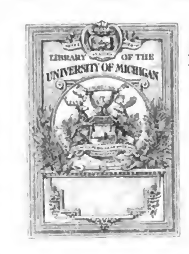

LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

LETTRES

SUR

L'INAUGURATION

DU

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE,



PAR

Michel Chevalier.



PARIS.

LIBRAIRIE DE CHARLES GOSSELIN,

Éditeur de la Bibliothèque d'élite,

9, RUE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS.

M DCCC XLI.

D.a.



LETTRES

SUR

L'INAUGURATION DU CHEMIN DE FER

DE

STRASBOURG A BALE.

Paris. — Imprimerie de BOURGOGNE et MARTINET, rue Jacob, 30.

no. 1

LETTRES

SUR

L'INAUGURATION

DU

CHEMIN DE FER

DE STRASBOURG A BALE,

PAR

Michel Chevalier.



PARIS.

LIBRAIRIE DE CHARLES GOSSELIN,

Éditeur de la Bibliothèque d'élite,

9, RUE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS.

M DCCC XLI.

Transport.

LETTRE I.

L'Alsace. — Ses métropoles. Ses voies de communication. — Sa tendance à l'expansion.

Conquête de Strasbourg par Louvois. — Costume des femmes jusqu'en 1793; proclamation de Saint-Just à ce sujet.—Mulhouse incorporée à la France en 1798. — Aspect du paysage en Alsace. — D'une théorie de la délimitation des États.— Richesse des annales de l'Alsace ; descendants de son premier duc Étichon. — Disparition de l'esprit nobiliaire. — Voies de communication. — Canal du Rhône au Rhin.—Canal de la Marne au Rhin ; embranchement indispensable qui a été omis dans la loi de 1838, ou canal des houillères de Sarrebruck. — Chemin de fer de Strasbourg à Bâle ; chemin de fer de Kehl à Manheim ; chemin de fer de Bâle à Zurich ; chemin de fer de

Mulhouse à Dijon. — Canal du Rhin au Danube. — Le canal du Rhône au Rhin peut fournir une grande force motrice aux manufactures, et de l'eau d'irrigation à l'agriculture. — Essaims qui émigrent de l'Alsace. — Parti qu'on devrait en tirer pour l'Algérie et pour la Corse.— Mouvement général de translation du Nord au Midi, qui se manifeste maintenant dans l'ensemble de la civilisation.—Rôle que l'Alsace semble ainsi appelée à jouer ; avantages qui en résulteront pour la France.

Colmar, 18 septembre 1841.

La France doit l'Alsace à un prince qualifié de grand par excellence, qui fut habile à conquérir et non moins habile à garder ses conquêtes. Strasbourg étant ville impériale, et par conséquent se gouvernant à part, ne suivit pas forcément le sort de la province quand Louis XIV eut enlevé celle-ci à la maison d'Autriche. Une fois l'Alsace annexée à la France, l'intérêt de Strasbourg était d'accepter le même destin. Entre les Français et les Impériaux elle eût été comme entre le marteau et l'enclume. Mais les bourgeois notables préféraient demeurer les chefs d'une ville libre. Pour décider la soumission, il fallut l'intervention de la force, de la force qui partage avec la logique l'empire du monde, quelquefois, il faut le dire quoique ce soit peu à

l'éloge de notre nature, sans que les affaires du monde en aillent plus mal. Louis XIV déploya donc un grand appareil. Les journaux hollandais dirent alors que ce prince envoyait, pour subjuguer cette cité protestante, l'évêque, qui, depuis longues années, ne l'était qu'*in partibus*, avec deux mulets chargés de chapelets. Au lieu de l'évêque, le Grand Roi avait mis en avant Louvois, l'habile mais le fier et terrible Louvois, qui s'en vint escorté de 30,000 hommes. Moyennant ces 30,000 piques ou mousquets *en guise de cierges*, tout se passa pour le mieux. Louvois écrivait à Louis XIV le 4 octobre 1681 : « M. de » Montclar (le commandant des troupes) a reçu » ce matin le serment de fidélité du magistrat » (nom collectif des autorités communales), qui » l'a prêté de très bonne grâce. Le peuple paraît » fort content du changement de domination, et » jusqu'à présent je n'ai reçu d'autre placet que » d'une femme dont le mari s'était malgré elle » enivré avec son soldat (le soldat qu'on lui avait » donné à loger). » Comme trait des mœurs conjugales du temps, que l'urbanité française dut bientôt modifier, Louvois ajoute : « Comme en » ce pays-ci les femmes ne sont que les premières » servantes de la maison, le magistrat l'a fort » grondée d'avoir osé trouver à redire à ce que

» son mari avait fait, lequel, pour lui apprendre » à être plus sage, a continué à s'enivrer avec son » même soldat, et assure qu'il continuera tant » qu'il aura du vin chez lui. »

Louvois, en homme prudent, jugea bon, nonobstant cette disposition à fraterniser, de désarmer les bourgeois aussitôt, et d'ériger dans l'intérieur de la ville des quartiers retranchés pour les contenir. Ainsi s'élevèrent le *Fort Blanc* et le *Fort de pierre*, que les Strasbourgeois démolirent solennellement en 1791, par imitation de la destruction de la Bastille.

Strasbourg s'était réservé, par une capitulation expresse, des priviléges municipaux assez étendus. Elle les conserva, non sans empiétement des préteurs royaux, jusqu'à ce que 1789 passa sur elle le niveau de l'unité et de l'égalité. En 1791, il ne resta de l'ancien régime strasbourgeois que le costume des femmes. Vainement avant cette époque on avait ordonné au beau sexe de suivre les modes françaises, « à peine de » cinquante livres d'amende et de tel châtiment » qu'il sera trouvé à propos. » Les femmes avaient résisté ; en général, elles sont contre-révolutionnaires. Mais ce dernier vestige du passé devait disparaître devant la Convention. En novembre 1793, Saint-Just, étant représentant du peuple

près l'armée du Rhin, fit afficher une laconique proclamation conçue en ces termes : « Les ci-» toyennes de Strasbourg sont invitées à quitter » les modes allemandes, puisque leurs cœurs sont » français. » Les citoyennes obéirent, parce que le jeune tigre qui leur parlait ainsi avait derrière lui une obéissante guillotine dressée à se mettre à l'œuvre sur le moindre de ses gestes.

Strasbourg est aujourd'hui un des plus puissants boulevards de l'indépendance de la France. Elle doit devenir une cité commerciale de premier ordre. Depuis le traité avec la Hollande, elle a l'accès de l'Océan par le Rhin, qu'on améliore lentement là où il est nôtre, mais qui plus bas est d'une bonne navigation; par le canal du Rhône au Rhin, qui vient baigner ses murs, elle a le débouché de la vallée du Rhône et de la Méditerranée, et le continent ne peut tarder à lui être ouvert par de grandes voies de communication perfectionnée, canaux et chemins de fer, les uns en cours d'exécution, les autres à l'état de projet déjà mûr.

La capitale industrielle de l'Alsace, Mulhouse, a été beaucoup plus tard réunie à la France. Jusqu'en 1798 c'était un État allié de la Suisse et ne relevant que de lui-même. Les hommes de quarante-cinq ans n'y sont pas nés Français ; mais ils

le sont devenus de cœur et d'âme, et personne aujourd'hui ne l'est avec plus de dévouement. La République française, tout en parlant beaucoup de liberté, s'accommodait peu de l'indépendance de ses voisins ; en vertu du droit du canon, dernière raison réservée aux Rois, qu'elle trouvait pourtant à sa convenance, elle leur imposait ses formes politiques ou les absorbait sans rien entendre. Avec Mulhouse elle s'efforça d'avoir des procédés, probablement parce que de république à république elle jugea que les égards étaient de rigueur. L'incorporation, qui était dans l'intérêt évident des deux parties, ne fut pas absolument volontaire, mais le glaive ne s'en mêla pas. La République française temporisa, et c'est la seule fois qu'elle en eut la patience. Maîtrisant son premier mouvement, au lieu d'enlever la ville d'assaut, on la cerna par des lignes de douanes. A vrai dire, on la prit par famine ; mais de la part du gouvernement révolutionnaire, c'était miséricordieux. C'est ainsi que Mulhouse devint cité française. Elle n'y a pas perdu. De 6,000 habitants elle s'est élevée à 35,000. Elle est la gloire de l'esprit manufacturier en France. Avec Lyon elle partage le sceptre des manufactures du continent. Mulhouse d'ailleurs jouit de fait d'une indépendance qu'aucune autre ville ne partage.

Elle s'administre seule. Elle interprète les lois comme il lui plaît, mais toujours pour le plus grand bien de l'ordre et des lumières. Elle fait seule sa police ; elle n'a ni sous-préfet, ni procureur du Roi, ni garnison. Toute l'autorité est entre les mains d'un maire sorti de son sein, et à demi élu par elle. Son maire est comme un consul à Rome et quelquefois comme un dictateur.

Ces deux grandes cités, chacune avec son génie propre, unies par Colmar qui participe de leur double nature et de leur double influence, sont dignes de représenter la province. C'est faire d'elles un grand éloge ; car, que l'Alsace est belle ! quelle admiration elle excite chez l'étranger qui la voit en passant comme chez celui qui l'étudie à fond !

Peu de paysages réunissent autant d'attraits que celui de l'Alsace. On y trouve la réunion des montagnes et d'un grand fleuve, de la plus riche culture et des forêts les plus vigoureuses et les mieux tenues du royaume ; les ouvrages des hommes s'y étalent à côté de ceux de la nature ; les monuments des anciens jours, châteaux et églises, s'y associent aux édifices de la civilisation moderne ; les cheminées des machines à vapeur y rivalisent avec les clochers ; de jolis et florissants villages s'y déploient pêle-mêle avec des

fabriques semblables aux grands quartiers d'infanterie des environs de Paris; une population nombreuse embellit le tableau de son aisance et l'anime de son activité.

Le fond de la vallée est occupé par des champs bien peignés de tabac et de chanvre. Çà et là apparaissent des manufactures qu'on reconnaît de loin à un nuage de fumée. A distance du fleuve, lorsque le sol commence à s'élever par une pente douce vers les Vosges, de pittoresques habitations sont éparses au milieu des vignes; c'est aussi sur ce premier gradin que se tiennent la plupart des villages. Au-dessus, la forêt, comme une tunique d'un vert foncé, pare les flancs de la montagne. Sur les sommets se dressent des châteaux abandonnés, comme des spectres d'une autre époque et d'un autre régime. Quelquefois aussi le faîte est formé de bancs horizontaux d'un grès rouge particulier aux Vosges (appelé grès des Vosges par les géologues) dont les lits solides, ébréchés et arrondis dans leurs contours par l'effet des siècles, figurent des ruines colossales. A l'aspect de cette culture, en présence de cette richesse et de ce mouvement, en contemplant cet horizon bordé au loin de chaque côté par des croupes richement boisées, et ce puissant Rhin qui serpente au milieu de la

plaine, on conçoit que les publicistes allemands eussent inventé, après 1830, par manière de réponse aux proclamations de nos belliqueux propagandistes, cette théorie de géographie politique en vertu de laquelle ce seraient les crêtes des montagnes, et non pas le cours des fleuves, qui serviraient de limites entre les États. Dans ce système, il resterait à savoir si c'est l'Allemagne qui doit s'étendre jusqu'aux cimes des Vosges, ou si ce n'est pas plutôt la France qui doit s'avancer jusqu'au sommet de la Forêt-Noire, déposséder le grand-duc de Bade de son Carlsruhe si régulier, de son Bade si délicieux, et faire valoir sur l'antique Fribourg les droits que le bâton de maréchal du grand Condé traça sur ses remparts. Mais le débat est clos, grâce à Dieu. La France et l'Allemagne ne songent plus à empiéter l'une sur l'autre; elles veulent rester chacune chez soi et se serrer la main d'amitié par-dessus le Rhin.

Riche de sa culture, riche de ses ateliers, riche de l'amour du travail qui anime ses enfants, l'Alsace est non moins riche par ses annales. La plupart de ses châteaux réveillent mille souvenirs. Ce sont des trésors de traditions, d'inépuisables sources de légendes. Après l'excellente description des *Antiquités d'Alsace*, par MM. de Golbéry

et Schweighauser, qu'est-il besoin de dire que l'Alsace est du plus vif intérêt pour l'historien (1), et qu'elle offre au romancier une mine féconde. Elle a été la plus prodigieuse pépinière de noblesse qui se soit vue. En suivant génération par génération la lignée de son premier duc Attic ou Etichon, qui reçut l'investiture du roi Chilpéric au VIIe siècle, on se perd dans un embarras de rois et de princes souverains. Aujourd'hui encore son sang coule dans les veines de plusieurs des principaux monarques de l'Europe (2). Singulier retour des choses humaines, cette province, jadis si profondément féodale, est maintenant l'une de celles où les distinctions nobiliaires sont le plus effacées. L'industrie agricole ou manufacturière y règne en maîtresse et sans partage. Les antiques manoirs sont transformés en filatures, ou, réduits

(1) Sous la seconde race de nos rois, elle fut le théâtre des plus grands événements ou elle en fournit les acteurs. Ce fut dans la plaine où sont situés Cernay et Thann que Louis-le-Débonnaire fut abandonné par son armée et obligé d'accepter la loi de ses fils, félons à leur roi, traîtres à leur père. Le négociateur qui décida le pape Zacharie à consacrer le changement de dynastie au profit de Pépin-le-Bref, Fulrade, était un moine alsacien; il était de Schelestadt.

(2) La maison d'Étichon a donné naissance aux comtes d'Egisheim et de Habsbourg, tiges de familles princières du plus haut rang. Gérard d'Alsace, fondateur de la maison de

en ruines, ils donnent asile aux oiseaux de nuit. De nos jours l'Alsace a donné des héros à la patrie, mais ils étaient d'un sang vilain. C'étaient des Kellermann et des Lefebvre; c'était Rapp; et le bataillon qui en 1792 se réunit au pied du triple château trois fois noble de Ribeauvillé pour marcher à la frontière, était commandé par le roturier Kléber.

L'Alsace est séparée de la France par sa langue. Grâce à la loi sur l'instruction primaire, qui est l'ouvrage du gouvernement de Juillet, cette barrière idéologique s'abaisse tous les jours. La barrière matérielle de la chaîne des Vosges serait aisée à courber aussi; ce serait un jeu pour nos ingénieurs. Il y a cependant peu de temps qu'on y songe, et l'Alsace communique mal avec le reste du royaume. Elle ne s'y rattachait jusqu'à ces derniers temps que par le canal du Rhône

Lorraine, qui règne aujourd'hui dans l'empire d'Autriche, sortait de la même souche. Elle compte parmi ses rejetons à la fois des empereurs et des papes, notamment le pontife qui est vénéré sous le nom de Léon IX. La famille de Hohenlohe s'y rattache par son alliance avec une princesse Adélaïde, qui d'abord avait donné le jour à l'empereur Conrad II. Une autre Adélaïde avait épousé Robert-le-Fort, bisaïeul de Hugues Capet, et par conséquent l'un des auteurs de la maison de Bourbon. Les comtes de Flandre et vraisemblablement les margraves de Bade ont la même origine. La famille royale de Bavière descend des Ribeaupierre, propriétaires et seigneurs du fief de Ribeauvillé.

au Rhin. Perdue ainsi au milieu des terres, l'Alsace manufacturière avait à lutter contre de formidables difficultés naturelles. Pour tenir tête à ses concurrents sur les marchés de l'intérieur du royaume, et à plus forte raison sur les marchés étrangers, il lui fallait une double dose d'aptitude industrielle. Par une inconcevable méprise le Rhin lui était fermé; c'était nous, Français, qui l'avions voulu ainsi. Le Rhône qu'on aurait pu rendre parfaitement navigable, non seulement jusqu'à Lyon, mais jusqu'à Genève, restait impraticable; je devrais dire qu'il l'est encore. Ses approvisionnements en coton, l'Alsace est obligée de les tirer du Havre par le roulage. Le charbon nécessaire à ses machines à vapeur, il fallait qu'elle le fît venir de loin à grands frais; elle le paie encore de 3 fr. 50 c. à 4 fr. 50 c., selon les qualités et les lieux, par 100 kilog. En 1838, année mémorable dans l'histoire des travaux publics, et par ce qui y fut voté et par ce qui y fut repoussé, le gouvernement proposa et les Chambres autorisèrent le canal de la Marne au Rhin, qui complète la ligne navigable de Paris et du Havre à Strasbourg. Malheureusement à cette époque on n'avait pu achever les études d'un embranchement de ce canal sans lequel la ligne-mère sera d'une utilité bornée : je

veux parler du canal des Houillères qui verserait dans le canal de la Marne au Rhin, à Gondrexange (à la limite de la Meurthe et du Bas-Rhin), les excellentes houilles des mines de Sarrebruck, la plus regrettable peut-être de nos pertes de 1815. Aujourd'hui les plans sont prêts, les projets approuvés; il ne manque plus que l'assentiment des Chambres et une somme de 9 millions. Ce canal amènera des houilles, non seulement à l'Alsace, mais à nos autres départements industrieux de l'Est, aux forges de la Meuse et de la Haute-Marne. Il n'est pas seulement d'intérêt alsacien, il est d'intérêt général (1). Depuis 1838,

(1) Le projet du canal des Houillères est dû à M. Jaquiné père, ingénieur en chef de la Meurthe. Il irait de Sarreguemines, sur la Sarre, à Gondrexange, sur le bief de partage des Vosges, du canal de la Marne au Rhin. Sa longueur serait de 63,540 mètres (16 lieues). En profitant des travaux déjà exécutés il y a plus de vingt-cinq ans sur le bief de partage du canal des Salines, il desservirait le pays salifère de Dieuze, où sont situées les immenses Salines de l'Est. En prenant pour base les prix de revient des travaux analogues qui ont été effectués sur le canal de la Marne au Rhin, la dépense serait de 8 millions 500,000 fr., y compris l'embranchement qui y rattacherait le canal des Salines et la mise en état de celui-ci, et avec une somme de plus de 700,000 fr. pour dépenses imprévues. D'après le remarquable travail de M. Jaquiné, ce canal, joint à celui de la Marne au Rhin, réduirait les prix actuels de transport de la houille de Sarrebruck, par 100 kilog.,

M. N. Kœchlin a étendu d'une extrémité à l'autre de l'Alsace, dans la plus grande dimension, un beau chemin de fer. Au nord, l'œuvre de M. Kœchlin s'unira bientôt à la ligne qui s'exécute aux frais du gouvernement badois, de Kehl (vis-à-vis de Strasbourg) à Manheim. Du côté du midi, elle sera prolongée à l'est vers Zurich. Le chemin de Bâle à Zurich compte beaucoup d'amis en Suisse, il devra y trouver des actionnaires. Mais du même côté l'Alsace voudrait donner la main à la France plus encore qu'à ses anciens frères des cantons helvétiques. Elle réclame un chemin de fer qui la rattache à la grande ligne projetée de Paris à la Méditerranée par Dijon et Lyon. Ce chemin de fer de Mulhouse à Dijon, long de 210 kilomètres, permettrait aux hommes et aux choses de l'Alsace de s'épancher rapidement dans la vallée du Rhône, du côté de la Méditerranée, vers la mer et vers le soleil, et il ouvrirait aux Alsaciens le cœur du royaume. Tout porte à croire qu'il serait dirigé par Besançon ; l'ancienne capitale de la Franche-Comté est une métropole intellectuelle et commerciale qu'il faudrait desservir, même au prix d'un détour ; mais il ne

de 2 fr. 60 c. pour la Meuse, de 3 fr. 20 c. pour la Haute-Marne et la Marne, de 2 fr. 5 c. pour la Meurthe, de 2 fr. 20 c. pour les Vosges, de 2 fr. 1 c. pour le Haut et le Bas-Rhin.

serait pas nécessaire, pour passer à sa porte, de s'écarter de la ligne directe. Par ce chemin de fer, la grande navigation à vapeur du Rhin serait reliée pour les voyageurs à celle de la Saône et du Rhône, comme elle l'est déjà pour les marchandises au moyen du canal dit du Rhône au Rhin; la jonction de la Méditerranée à la mer du Nord serait opérée par la plus courte ligne de fer, au travers de la remarquable dépression ménagée par la nature entre le bassin du Rhône et celui du Rhin et si bien indiquée pour le transit. En ces temps où la stratégie est revenue à la mode, il n'est pas inutile de faire remarquer que notre frontière de l'Est, bordée ainsi d'un chemin de fer suivant la ligne de nos forteresses, de Besançon à Strasbourg, et appuyé d'un côté sur le Rhin, de l'autre sur la Saône, deviendrait inexpugnable. Enfin, à l'aide du chemin de fer de Paris à Dijon et à la Saône, élément important de la grande artère de Paris à Marseille, dont l'exécution est prochaine, si toutefois la France doit faire plus que de babiller des chemins de fer, le *rail-way* de Mulhouse à Dijon, soudé à celui de M. Kœchlin, compléterait une voie de fer entre Paris et Strasbourg, voie un peu tortueuse, mais dont en attendant il serait opportun de se contenter.

Une fois ce chemin de fer établi, pour compléter les communications de l'Alsace et pour combler ses vœux, il ne faudra plus qu'un canal du Rhin au Danube, entreprise nationale qui ouvrirait à la France la vaste et populeuse vallée du Danube, commencement de l'Orient. Ce fut la pensée de César, et plus tard celle de Charlemagne. Les Bavarois, qui en ont senti la portée, achèvent en ce moment au travers de leur territoire un canal de jonction entre ces deux grands fleuves. Leur canal portera un coup funeste à notre commerce si nous ne nous défendons par un autre canal du Danube au Rhin, creusé de concert avec le duché de Bade et le royaume de Wurtemberg (1).

Je ne quitterai pas le sujet des voies de communication de l'Alsace sans m'arrêter au canal du Rhône au Rhin. De tous les canaux repris en 1821-22, c'est le plus fréquenté. De Saint-Symphorien, sur la Saône, il va, par la sinueuse val-

(1) Le canal bavarois débouche d'un côté à Bamberg, dans le Regnitz, affluent du Mein, qui est tributaire lui-même du Rhin; et de l'autre, il se termine dans le Danube, à Kelheim, non loin de Ratisbonne. Le canal qui conviendrait à la France devrait quitter le Rhin par le vallon de la Kinzig, vis-à-vis de Strasbourg, ou par celui du Wutach, qui se jette dans le Rhin, à Waldshut, au-dessus de Bâle, et se dirigerait vers Ulm, où il atteindrait le Danube.

lée du Doubs, jusqu'au point de partage de Valdieu, non loin de Béfort. De là il descend dans la vallée du Rhin, communique avec le fleuve vis-à-vis de Bâle, à Huningue, et traverse l'Alsace dans toute sa longueur jusqu'à Strasbourg. Il a malheureusement été tracé trop près du Rhin, trop loin des villes et des villages. Colmar, par exemple, qu'il eût été non moins facile qu'utile de desservir directement, est à 13 kilom. du canal; Schelestadt à peu près à la même distance. Pour Colmar la faute en fut à l'administration municipale d'alors. C'était du temps de l'Empire; sous l'influence de je ne sais quelles préoccupations, les magistrats municipaux repoussèrent la faveur qu'on offrait à leur cité (1). Mulhouse seule a été exceptée de cette disgrâce. Le canal donne pourtant des résultats satisfaisants. Il apporte à l'Alsace les charbons de Saint-Étienne et de Saône-et-Loire à des prix moins onéreux que ceux du passé. Il sera tout-à-fait profitable au commerce, quand le service y aura été organisé de manière à permettre des départs et des arrivées à jour et à heure fixes, ce qui serait pourtant très facile, si l'administration et les commissionnaires de trans-

(1) Il est question maintenant de réparer cette omission malencontreuse.

ports le voulaient bien. Il n'y a que la France où les canaux ne soient pas soumis à cette règle de la ponctualité que le commerce affectionne, et en l'absence de laquelle il préfère, malgré des frais triples, le roulage à la navigation.

L'industrie manufacturière attend autre chose encore du canal. La force motrice coûte fort cher en Alsace, puisque c'est le charbon qui la fournit. On sait qu'à chaque écluse, sur tout canal, un brusque changement de niveau s'opère. L'écluse forme la séparation d'une nappe d'eau (ou *bief*) supérieure et d'une nappe d'eau inférieure, et fournit le moyen de passer de l'une à l'autre. Il serait aisé de profiter de la différence de niveau qui se présente à chaque écluse du canal pour livrer à l'industrie de magnifiques chutes d'eau. L'eau motrice prise au-dessus de l'écluse, dans le bief supérieur, rentrerait dans le canal, au-dessous de l'écluse, sans qu'il en résultât aucun embarras pour la navigation. C'est ce qui a lieu sur tous les canaux de l'univers, et sur le canal du Rhône au Rhin lui-même, à une seule écluse, il est vrai, près de Rixheim. L'État affermerait ces chutes à beaux deniers comptants. De Strasbourg à Mulhouse le nombre des écluses est de quarante-six. A chacune d'elles on pourrait obtenir une chute de 600 chevaux, qui se louerait 5 à 6,000 fr.

sans peine ; recette totale : 200,000 fr. au moins. Avis au ministre des finances, qui se montre justement jaloux d'aligner les recettes avec les dépenses.

Ce serait beau, ce serait profitable à l'État et à l'industrie. Eh bien ! le canal peut être l'instrument d'un bienfait de plus ; cette fois l'obligée serait cette pauvre agriculture, toujours tant vantée quand on parle et tant négligée quand il faut agir, et on pourrait l'obliger sans qu'il en coutât un centime au Trésor. L'administration des ponts et chaussées, depuis quelque temps, est soucieuse de témoigner son bon vouloir à l'agriculture en ouvrant des canaux d'irrigation, qui d'ailleurs en même temps seraient navigables. Elle a, par exemple, tracé un plan général d'irrigation de la région sous-pyrénéenne, et tout porte à croire que l'un des premiers canaux qu'elle proposera au vote des Chambres, dès que l'esprit guerrier, qui a subitement subjugué les intelligences et qui trône au budget, laissera des fonds disponibles, sera l'une des lignes de ce plan d'ensemble, celle qui arroserait la gauche de la vallée de la Garonne, entre Saint-Martory et Toulouse. A cette spacieuse plaine il ne manque en effet qu'un peu d'eau pour devenir fertile à l'égal de la terre promise. L'administration peut dès aujourd'hui accorder cette

faveur à l'agriculture alsacienne sans bourse délier, je le répète ; que dis-je ? en se créant un revenu. Le canal du Rhône au Rhin, entre Strasbourg et Huningue, et plus particulièrement entre Neu-Brisach et le rond-point situé non loin de Mulhouse, où la branche d'Huningue se soude à la ligne-mère, est appelé à subvenir à des irrigations qui convertiraient en grasses prairies une superficie estimée à 20,000 hectares, comprise entre le canal et le fleuve, et où de petits troupeaux trouvent à peine aujourd'hui une maigre pâture. À Huningue, le canal emprunte au Rhin son eau alimentaire ; il peut indéfiniment y puiser. Ainsi, rien n'empêche de pratiquer au canal des saignées d'arrosement. Avec un art merveilleux, nos ingénieurs, réduits aux plus minces moyens (1), sont parvenus à préserver la rive que rongeait le rapide courant du fleuve. Il faut compléter l'œuvre ; après avoir sauvé le sol, il faut le féconder. Les résultats de l'opération ne sont

(1) C'est avec de simples fascines qu'on a su maîtriser un fleuve plus impétueux que le classique Araxe, et d'un volume imposant, car le minimum d'eau que roule le Rhin, à Bâle, est triple du minimum de la Seine à Paris. Ce procédé d'endiguage a été conçu et mis en pratique par M. Defontaine, et perfectionné encore par les ingénieurs qui lui ont succédé. Par la même opération l'on a rendu le Rhin navigable pour les bateaux à vapeur entre Bâle et Strasbourg.

pas douteux; l'expérience en a été faite avec un succès complet à Hombourg, chez M. Nicolas Kœchlin, sur un terrain de graviers arides, qui a été converti ainsi en une prairie à l'herbe touffue. Cette eau ne se donnerait pas, elle se vendrait; ce serait donc une bonne affaire pour le Trésor, une meilleure pour le pays. Qu'un gouvernement doit s'estimer heureux, quand à si bon marché il peut se rendre populaire et se faire bénir!

L'idée des communications à établir entre le cœur du royaume et l'Alsace provoque une réflexion.

L'Alsace est une des régions les plus populeuses du royaume. Pour en donner une idée, il suffit de dire que sur l'intervalle de trente-cinq lieues qui sépare Strasbourg de Bâle, le chemin de fer n'a pas moins de vingt-huit stations, toutes d'un bon rapport. On a appelé la Scandinavie l'officine des nations. Dans cette *fabrication*, la péninsule scandinave a cessé de jouer un rôle, en admettant qu'elle ait jamais eu celui qu'on lui a supposé. L'Alsace, qui ne prétend pas à ce titre ambitieux (la modestie est l'un des traits du caractère alsacien), serait cependant en droit de le revendiquer, car elle envoie au loin des essaims. Le voyageur qui parcourt les bords de l'Ohio ou qui interroge les rives de l'Illinois ou de la Miami

pour recueillir des souvenirs de la domination française et des vestiges de la présence des La Salle et des Hennepin (ce sont les temps héroïques de ces contrées), est agréablement surpris d'y trouver des témoins vivants qui répondent au nom de la France. Ce sont des enfants de l'Alsace, venus pour se créer par le travail, en ces fertiles pays inoccupés encore, un patrimoine que l'Alsace trop resserrée ne pourrait leur donner. La population alsacienne obéit plus fidèlement que celle de nos autres provinces au précepte : Croissez et multipliez. Quoique les liens de famille soient puissants chez elle, et c'est un de ses titres à l'estime universelle, il faut que les nouveaux venus aillent cultiver la terre ailleurs. De là des émigrations. Quelquefois des villages en masse se prennent de cette envie de pacifique conquête en des climats lointains ; ainsi en ce moment à Hochfelden, dans la vallée de la Zorn, la moitié des habitants s'apprête à quitter l'Alsace. Probe, robuste, appliquée au travail et fort entendue en agriculture, cette race est parfaitement propre à la colonisation. Quelle ressource nous aurons là pour Alger, quand nous serons parvenus à y établir la sécurité ! Dès à présent, quel trésor ce pourrait être pour la Corse, vers laquelle la Saône et le Rhône invitent les Alsaciens

à se laisser conduire ! En ce moment, ne sachant que faire du surplus de ses enfants, l'Alsace les jette dans l'armée. Elle est exploitée par les compagnies de remplacement. La traite des blancs s'y fait sur la plus grande échelle. Nulle province ne fournit de soldats d'une plus belle tenue ni de plus braves. Mieux vaudrait mille fois pourtant qu'elle donnât des agriculteurs à la Mitidja, aux environs de Constantine ou à la plaine du Fiumorbo.

De nos jours la civilisation en masse cède à un mouvement qui la transporte du Nord au Midi, et qui se combine avec la grande et lente rotation du genre humain autour de la terre, de l'Est à l'Ouest. Voyez la Russie à Odessa et aux avant-postes de Constantinople, l'Autriche pesant sur l'Italie, la Prusse assise sur la Sarre et la Moselle, la France gravissant l'Atlas, les Anglo-Américains au Texas, les Anglais partout dans les régions équinoxiales. Cette translation générale tend à se reproduire au sein de chacun des grands États ; mais, dans ce cas, c'est tout pacifique et de bon accord ; les nationalités n'y périssent pas, elles s'en renforcent. La France ne peut que profiter à ce que la double impulsion du Nord au Midi, et de l'Est à l'Ouest, ébranle les populations sur son territoire. Les races ainsi entraînées hors de leur

berceau, qui iraient se croiser avec les autres, sont, soit dit sans désobliger personne, des races supérieures, éminentes par leurs qualités morales, et douées d'une grande aptitude pour le régime industriel. Si cette loi de déplacement est vraie, la race alsacienne, située au Nord-Est, est particulièrement destinée à s'épandre. Géographiquement, nulle n'est mieux dans les conditions de l'expansion, nulle aussi n'y a plus de penchant, nulle n'en a plus de besoin, car la population est serrée en Alsace, et on y étouffe; nulle n'est aussi clairement appelée à y réussir; avec nulle autre, le passé et le présent ne garantissent mieux que ce sera pour le bien de la commune patrie, la France.

Vous n'êtes pas effrayé, n'est-ce pas, de ce rêve d'une nouvelle conquête des Gaules par les Francs d'Austrasie? Il s'agit simplement d'un croisement qui me paraît possible et probable si on l'encourage, par lequel la France conquerra, elle, ce qui lui serait nécessaire, plus de vigueur dans les muscles, plus de goût pour le travail, plus d'esprit de suite, plus d'esprit d'ordre et de discipline; elle s'inoculera le génie de la grande fabrication. Reliez donc plus étroitement l'Alsace à la France par des voies de communication perfectionnée. Si les populations du Midi valent

mieux que les Alsaciens, si elles ont plus de force vitale, si elles ont plus à donner au Nord qu'à recevoir de lui, ce sont elles qui envahiront ce beau pays d'Alsace. Laissons à chacun suivre sa pente, à chacun ses chances. Chacun pour soi, Dieu pour tous. A cette lutte, vainqueurs et vaincus, tout le monde gagnera.



LETTRE II.

Fête de Mulhouse.

Grandeur qu'a tirée la fête de l'unanimité de la population. —Omission de Colmar dans l'inauguration. — Excursion de M. Teste, ministre des travaux publics, à Thann. — Le cortége. — Bénédiction du chemin par M. de Ræss, évêque-coadjuteur de Strasbourg. — Réunion qui y assistait. — L'Église catholique se réconcilie avec les tendances novatrices de l'époque. — Témoignage de sympathie religieuse donnée à l'industrie par le haut clergé français. — L'épiscopat. — Ce mouvement est hiérarchique. — Bulle du Saint-Père pour l'abolition de l'esclavage. — Nécessité de l'intervention du principe religieux dans l'industrie manufacturière. — En parlant du principe religieux l'auteur ne fait pas abstraction du protes-

tantisme. — Situation respective des cultes chrétiens qui convient aujourd'hui. — Ce qu'il faut rigoureusement entendre maintenant par les cultes chrétiens.—Opinion de Joseph de Maistre et d'autres grands esprits chrétiens sur l'islamisme. — Unité religieuse de l'Europe. — Dans notre Europe méridionale, qui dit christianisme dit nécessairement catholicisme. — Obligation pour le catholicisme de se tourner vers l'industrie. — Discours de M. l'évêque-coadjuteur. — Défilé des locomotives; impression produite sur les spectateurs. — Exposition de l'industrie alsacienne. — Origine de l'industrie cotonnière en Alsace; sa supériorité présente.—Autres tissus. — Papiers peints; fabrique de Rixheim. — Construction des machines; développement extraordinaire qu'elle a acquis en peu de temps dans le Haut-Rhin. — Quincaillerie. — Produits chimiques. — Admirable touffe de plantes exotiques des pépinières de MM. Baumann. — — Le banquet. — Éclat de la salle dont les dispositions ont été improvisées par M. Kœchlin-Ziegler. — Médaille distribuée aux convives. — Toasts.

Mulhouse, 19 septembre 1841.

Les rues deviennent silencieuses; les lampions, qui tout-à-l'heure brillaient de toute part, à la lucarne du pauvre comme sur le balcon du riche, jettent leurs dernières lueurs. Je prends la plume plein d'émotion, enivré de ce que j'ai vu. Ce n'est pas que cette fête ait été signalée par une pompe royale. Non, des sommes énormes

n'y ont point été englouties. Il n'y avait pas un brin du faste de Louis XIV. Le programme se composait d'une distribution de secours aux indigents, de la bénédiction du chemin de fer par M. l'évêque de Rhodiopolis, coadjuteur de Strasbourg, d'une revue de la garde nationale par M. le ministre des travaux publics, d'une visite à l'Exposition de l'Industrie alsacienne, d'un banquet offert par la Compagnie et d'un bal par souscription. La fête, pourtant, était grandiose et touchante, parce que les 35,000 habitants de Mulhouse, grossis de 50,000 personnes venues des villages voisins et de tous les points de l'Alsace, s'y livraient avec cette douce cordialité, cette effusion calme et cet harmonieux accord qui sont des attributs du caractère alsacien. La fête était admirable, parce qu'elle était dans tous les cœurs et sur tous les visages. Y a-t-il un plus beau spectacle que celui de toute une population qui se sent heureuse et qui l'exprime unanimement par son attitude, ses gestes et ses regards? Une foule immense circulait, en habits du dimanche, dans les rues qu'elle comblait, sans cris, sans la moindre apparence de désordre, comme s'écoule un fleuve au cours réglé et majestueux. La nature était de la fête ; le soleil, qui la veille était caché par les nuages, brillait de

l'éclat le plus pur. Il baignait de flots de lumière les croupes verdoyantes des Vosges et celles du Schwarz-Wald, qui leur font pendant sur l'autre rive du Rhin. Il triomphait en maître; pour aujourd'hui, les machines à vapeur avaient cessé de lutter contre le roi de la création par des torrents de fumée. Une brise légère tempérait la chaleur du jour et agitait les milliers de drapeaux placés aux fenêtres.

La fête doit se partager en deux journées, consacrées l'une à Mulhouse, la cité industrielle, l'autre à Strasbourg, la capitale de l'Alsace, la ville savante et militaire, l'une des citadelles du royaume. Colmar, le chef-lieu du Haut-Rhin, n'aura pas son jour. On ne lui a même pas consacré une heure, et c'est injuste, car Colmar est une métropole administrative et judiciaire. Colmar compte comme cité manufacturière; de loin le voyageur qui arrive aperçoit les cheminées des fabriques de MM. Haussmann, Jordan et Hirn et de M. Herzog, qui se dressent ambitieuses aux portes de la ville et projettent leur ombre sur une plaine fertile. Derrière Colmar s'étend la vallée de Munster, célèbre par les antiques châteaux dont sont couronnées les cimes qui la bordent, plus célèbre par le vaste établissement de MM. Hartmann frères, où 3,500 ouvriers trou-

vent de l'emploi. Dans les plus mauvais jours qu'a eus à traverser le chemin de fer, et il a subi de rudes épreuves, il a supporté le choc de bien des inimitiés; dans les plus mauvais jours, la sympathie de Colmar et l'impartialité de son jury lui étaient restées fidèles. Colmar cependant a été oubliée dans le programme. Je parle de cette injustice faite à la ville de Colmar, et j'entre par là en matière, parce que c'est la seule observation critique à laquelle ait donné lieu la solennité. Il me semble qu'après m'en être déchargé, j'aurai un peu plus de chances de faire concevoir aux absents le ravissement qu'ont éprouvé les spectateurs.

Il y a eu tant d'ordre dans la fête, tant de régularité dans les mouvements de cette journée, d'une joie pourtant si expansive, que je me crois tenu de procéder par ordre en vous la décrivant, et de commencer par le commencement. Le ministre des travaux publics, M. Teste, qui était arrivé le matin de Strasbourg par le chemin de fer sur un convoi à grande vitesse, accompagné de M. de Vatry, député, et de M. de Cheppe, maître des requêtes, chef de la division des mines au ministère des travaux publics, avait voulu aussitôt visiter le petit chemin de Mulhouse à Thann, comme le berceau de la grande entreprise de Strasbourg à Bâle, et

il était allé saluer l'admirable clocher de Thann, par lequel, dit la tradition, avait préludé l'architecte qui conçut et entama l'incomparable flèche de Strasbourg, tout comme M. Kœchlin et l'un des deux ingénieurs, M. Bazaine, se sont façonnés aux chemins de fer par celui de Thann à Mulhouse. De retour de Thann en 18 minutes (la distance est de 5 lieues), M. Teste s'est rendu dans la spacieuse et magnifique station de Mulhouse, où tout était prêt pour la bénédiction. Il était là, sur l'un des côtés, entouré d'un état-major de préfets. C'étaient d'abord le préfet du Haut-Rhin, M. Bret, qui, depuis plusieurs années à Colmar, se tient pour Alsacien, et a réussi à se faire prendre pour tel de ses administrés; le préfet du Bas-Rhin, M. Sers; ceux de la Haute-Saône et du Doubs, MM. Mazères et Tourangin, représentants zélés de la ligne future qui doit nécessairement et promptement relier Mulhouse à Dijon et à la grande ligne de Paris à la Méditerranée. Près du ministre était le maire de Mulhouse, M. André Kœchlin, faisant les honneurs de la cité qu'il sait si bien administrer. Là était aussi le maire de l'autre métropole alsacienne, M. Schutzenberger. Sur les mêmes banquettes étaient assis des généraux, plusieurs des colonels des régiments qui gardent l'Al-

sace, et parmi eux le colonel Marey, toujours aux avant-postes, au nord comme au midi, qui, du commandement des spahis d'Afrique, est passé à celui des cuirassiers de Haguenau; pêle-mêle avec ces braves, avec des membres du conseil général du Haut-Rhin, tels que M. Struch, ancien député, qui ordinairement le préside, et M. de Reinach, pair de France, avec les sous-préfets des arrondissements voisins; plusieurs députés, au milieu desquels on distinguait le savant M. de Golbéry et le procureur-général de Colmar M. Parès; les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines du Haut et du Bas-Rhin et des départements limitrophes; les ingénieurs des deux tracés rivaux de Mulhouse à Dijon, l'un par Besançon, l'autre par Vesoul, M. Parandier, d'une part, MM. Frécot et Legrom de l'autre, venant invoquer le ministre comme arbitre suprême. Avec eux était M. Collignon, ingénieur en chef de la plus importante section du canal de la Marne au Rhin, qui, désespéré de l'énorme réduction dont est menacé son budget, venait, fort de l'intérêt public et de celui de l'administration, exposer ses doléances, en compagnie de M. Jaquiné fils, celui de ses lieutenants qui est chargé des grands souterrains d'Arschwiller, près Sarrebourg. A côté du ministre

étaient le concessionnaire, M. Nicolas Kœchlin, le président du conseil d'administration de la Compagnie, M. Berger, plusieurs des administrateurs, et les ingénieurs MM. Bazaine et Chaperon. Les nombreux invités, parmi lesquels étaient les notabilités de l'Alsace et des départements voisins, et auxquels les notables habitants de Mulhouse s'étaient disputé le plaisir d'offrir une gracieuse hospitalité, étaient mêlés à ce cortége de fonctionnaires civils et militaires et d'officiers de la Compagnie. Du côté opposé de la station, les dames et la population occupaient de longues estrades en gradins. On a calculé que dix mille personnes au moins étaient là dans l'enceinte, silencieuses et attentives.....

Au milieu de la station, sur un des débarcadères, s'élevait un dais réservé à monseigneur. A droite et à gauche se tenaient le clergé et le chœur, la musique du régiment de dragons de Huningue, colonel Marmion, et celle de la garde nationale ; plus loin, sur les deux flancs, la garde nationale, commandée par M. Emile Dollfus. A une extrémité de la station, les locomotives, étincelantes de propreté, pavoisées de drapeaux et de rubans et rangées en bataille, toutes en feu, chacune avec son équipage de machinistes et de chauffeurs. A l'autre extrémité, en dehors

de l'enceinte, sous les arbres, les artilleurs de la garde nationale avec leurs pièces, ceux-là aussi, comme les pacifiques soldats des locomotives, mèche allumée, drapeau déployé. L'enceinte était parée de verdure et garnie de grands mâts du haut desquels se balançaient de longues flammes tricolores.

Je suis honteux d'être ainsi à disséquer ce tableau. Ce que je ne puis rendre dans ce style de procès-verbal, c'est le recueillement parfaitement naturel et plein d'un enthousiasme respectueux au milieu duquel s'est accomplie la bénédiction. Excellent peuple d'Alsace, race bienveillante et dont la tolérance s'allie à une foi vive et sincère ! C'était un prélat catholique qui officiait, et les protestants formaient la majorité de l'assistance, et parmi l'élite les quatre cinquièmes. Il est vrai aussi que le prélat qui consacrait le chemin de fer, et par qui cette assemblée *hérétique* se laissait bénir selon toutes les formes de la liturgie romaine, est vénéré en Alsace pour sa charité et ses lumières ; et aussi la cérémonie elle-même, cette main tendue à l'industrie, ce mariage de la croix et de la machine à vapeur, de la part d'un prélat catholique, c'était pris pour une avance faite au siècle, pour un pas fait dans la voie qu'il aime, et c'était tel en effet.

Ne vous semble-t-il pas que depuis quelque temps l'Église catholique s'apprête dignement à regagner le terrain que l'incrédulité lui avait ravi, et qu'elle est au moment de se réconcilier avec les tendances novatrices de l'époque? Ce n'est pas un esprit nouveau qui l'anime; son esprit est un, il est éternel; il ne peut se modifier ni progresser; il est immuable parce que la parole du Christ est déjà la perfection. Celui qui a dit : « Aime ton prochain comme toi-même, » a dit le dernier mot que Dieu eût à adresser aux hommes. Depuis quelques siècles, l'Église était immobile et passive. L'activité matérielle et intellectuelle des peuples civilisés lui était devenue agressive et hostile, d'une haine implacable qu'au surplus avaient provoquée, il faut le dire, des excès individuels, collectifs quelquefois, des fautes, des crimes. L'Église attendait avec patience la fin de l'orage. Que lui importaient les clameurs des temps, elle avait pour elle l'éternité! Elle attendait, parce qu'elle savait, elle l'avait annoncé, qu'au bout du labyrinthe philosophique, les nations rencontrant l'abîme du néant, reculeraient saisies d'effroi; elle attendait, ployée dans son manteau, assise sur le roc des âges. En face du volcan qui grondait, de la mer qui venait écumante heurter le Saint-Siége, le Souverain Pon-

tife, vieillard épuisé, n'ayant plus que quelques jours à passer sur la terre, demeurait serein, comme s'il avait eu la certitude de maîtriser d'un geste les éléments déchaînés; et pas un des Titans de l'impiété ne pouvait le regarder sans baisser les yeux : tant la foi est imposante, tant avec le sentiment de l'éternité les plus débiles ont de majesté sur le front et de force dans l'âme! Eh bien! le moment prédit au siècle moqueur et incrédule est arrivé. Nos nations qui, sortant présomptueusement de la voie, en secouant la poussière de leurs pieds, et en riant d'un rire agréable à l'enfer, s'étaient jetées dans le dédale de la philosophie sceptique, s'imaginant découvrir au bout de ses détours le paradis terrestre, ont trouvé qu'il était sans issue, et les voilà qui reviennent sur leurs pas. Voyant que les hommes désabusés faisaient un pas vers lui, le catholicisme s'est mis aussi en mouvement vers eux. On l'avait cru mort parce qu'il était immobile; regardez-le qui se ranime. Le tronc antique de Jessé est au moment de reverdir. C'est la même sève, la sève toujours neuve, l'immortelle sève de la charité qui y circule; mais de nouveaux rameaux poussent selon la nouveauté des temps. Aujourd'hui c'est le rameau de l'industrie qui doit y fleurir.

Le clergé français dirige son attention et ses

efforts du côté de l'industrie. Lisez les mandements de ses prélats les plus savants et les plus pieux. Écoutez les prédications de ses plus éloquents apôtres. Les hommes y sont conviés au travail comme à une source de moralité; l'aisance, qui écarte les cuisants soucis et les sinistres inspirations de la misère, y est honorée, exaltée. De plus en plus l'Église embrasse dans le cercle de ses solennités les fêtes industrielles. Voyez à Nancy l'évêque inaugurant les bateaux à vapeur de la Moselle et de la Meurthe; à Strasbourg, le coadjuteur bénissant le canal de l'Ill et les barques à vapeur du Rhin à leur entrée dans la ville; dans la Gironde, c'est l'archevêque qui préside à l'ouverture du canal des Landes et du chemin de fer de La Teste; dans la Nièvre, l'évêque inaugure le bief de partage du canal du Nivernais. Je pourrais citer d'autres exemples encore, tous récents, tous attestant les hautes lumières de l'épiscopat français, tous témoignant du discernement rare avec lequel le gouvernement nouveau recrute le haut état-major du clergé, tous rappelant à la pensée qu'une première fois le royaume de France fut fait par les évêques. Et ne dites pas qu'en cela le catholicisme s'écarte de sa ligne et rompt ses traditions; non, cela n'est pas, car les fêtes de l'agri-

culture, qui apparemment est une industrie, il les a solennisées dès l'origine, il les a entourées de toutes ses pompes et consacrées par les plus touchantes prières. C'est le siècle qui a innové en se faisant manufacturier, en couvrant la terre de canaux, de chemins de fer, de bateaux à vapeur, et l'Église étend aux manufactures et à toutes ces créations utiles de l'homme, ce qu'elle avait fait pour l'agriculture. Nous devons l'en féliciter et l'en remercier avec transport; car nous savons maintenant les souffrances et les périls que recèle pour tous le système manufacturier en l'absence d'une pensée religieuse, avertissant les uns que tous les hommes sont frères, étant enfants d'un même Dieu; les autres, que la soumission est une grande vertu, agréable au Seigneur, et que quand on sait obéir on devient digne de commander.

Sans l'intervention de la religion, du système manufacturier sortira un régime d'anarchie brutale ou d'oppression dégradante. A l'ombre de la foi religieuse, au contraire, il donnera naissance à la liberté pratique dont les populations sont affamées; créant d'immenses richesses et les répartissant équitablement alors, il dotera le monde des éléments matériels de l'égalité organique. Car la loi du Christ fut toujours une loi d'affran-

chissement en même temps que de discipline ; et l'égalité proportionnelle ici-bas, qu'est-ce, sinon l'image terrestre de l'égalité de l'autre vie, telle que le christianisme l'offre aux hommes en perspective ? Si vous voulez vous convaincre qu'en reparaissant activement sur la scène du monde le catholicisme est, aujourd'hui comme dans les temps anciens, animé de l'amour de la liberté humaine, relisez le manifeste récent du Souverain Pontife pour la suppression de l'esclavage, démonstration trop peu remarquée au milieu du bruit que fait notre mécanique parlementaire; preuve éclatante que l'impulsion à laquelle aujourd'hui cède le clergé est éminemment hiérarchique, et que la religion est debout, conformément aux lois de l'équilibre, la tête en haut et les pieds en bas. Peut-on en dire autant de notre politique perfectionnée?

En prononçant ainsi le saint nom de la religion, il n'entre point dans ma pensée, on l'aura déjà compris certainement, d'en séparer le protestantisme. Dieu me garde de professer les maximes d'une intolérance sauvage indigne de notre temps ! L'intolérance a pu être politique, elle a pu être légitime, elle a pu être religieuse malgré ses rigueurs, quand les fiers Sicambres n'avaient qu'à demi courbé la tête devant la croix. Seule

alors, les tenant serrés de près, l'autorité absolue du Saint-Siége pouvait les empêcher de donner cours à leurs grossiers instincts. Sans cette règle sévère, c'en était fait de la pensée du Christ dans ces siècles de ténèbres et de violence. Mais maintenant l'intolérance serait l'anachronisme le plus insensé, le plus impuissant et le plus fatal. Il ne doit plus y avoir d'exclusion et d'anathème que pour les doctrines de haine. Une fois dégagés des langes de la barbarie et parvenus à l'âge viril, une fois que le principe chrétien a eu pénétré leur fibre, les peuples ont pu, chacun dans sa liberté, revêtir le christianisme de formes diverses en rapport avec la diversité de leurs tempéraments. Ils l'ont pu, ils l'ont dû peut-être. La moralité et la prospérité des États au sein desquels le protestantisme domine, attestent qu'en s'y ralliant ces États ne se sont pas égarés. Le catholique charitable, au lieu de prononcer un inexorable arrêt contre les églises protestantes, les regarde aujourd'hui comme des assemblées de ses propres frères adorant sincèrement le même Dieu que lui et agréables au Seigneur dans la proportion de leur charité et de leur foi. Le vrai chrétien embrasse dans le cercle de son affection et de son respect toutes les sectes chrétiennes, et même il donne à ce mot toute la

largeur de l'interprétation de Joseph de Maistre, qui est bien plus étendue que celle du vulgaire(1). Il y admet toutes les nations, toutes les fractions de peuple qui se sont assimilé le principe de la charité universelle et qui le pratiquent, quelque nom que leur culte puisse porter. *Paix et amour à tous les hommes de bonne volonté sur la terre!* Or, en ce moment l'Europe entière, de Constantinople à Paris et à Londres, et de Lisbonne à Saint-Pétersbourg, est *de bonne volonté*. Elle partage la même foi. Elle est une, et son unité a pour formule et pour raison profonde la parole du Christ. Cependant un fait est certain, et c'est celui que j'ai voulu exprimer tout-à-l'heure. Dans l'Europe méridionale, et particulièrement en France, sauf quelques parcelles dont l'Alsace offre l'un des plus remarquables exemples, le catholicisme est la seule forme du christianisme dont le génie propre des populations puisse s'accommoder. Dans nos contrées, à part les rares

(1) Voici les paroles de ce profond penseur catholique :

« Le chevalier Jones a remarqué quelque part que le maho- » métisme est UNE SECTE CHRÉTIENNE, *ce qui est incontestable* » *et pas assez connu*. La même idée avait été saisie par Leib- » nitz, et avant ce dernier par le ministre Jurieu. On peut ajou- » ter le témoignage de Nicole à ceux déjà cités. » (*Soirées de Saint-Pétersbourg*, XI[e] entretien.)

exceptions que je viens d'indiquer, il n'y a pas de milieu entre le catholicisme et un philosophisme égoïste et corrupteur.

Jusqu'à ce jour le protestantisme a eu sur l'Église catholique un avantage marqué dans le domaine de l'industrie manufacturière et commerciale. Les peuples protestants éclipsent les peuples catholiques dans les arts manufacturiers et dans la pratique du négoce. Au sein du même pays, dans la même ville, là où sont mêlés les protestants et les catholiques, le plus grand nombre des sommités industrielles est du culte réformé. Les populations *romaines*, pour reprendre l'avantage ou seulement la parité, ont besoin que l'Église les y encourage et les y pousse. Pour elle le moment est venu de donner cette preuve de puissance. Puisque les nations demeurées dans son giron, fatiguées de promener autour de l'horizon leurs regards inquiets sans distinguer leur chemin commencent à lever les yeux vers elle, elle a raison de montrer qu'elle comprend la tâche qui lui échoit, et d'y préluder par des témoignages d'estime et d'affection pour l'industrie. Agir autrement, ce serait se reconnaître impotent et signer sa propre déchéance.

M. l'évêque coadjuteur a prononcé un discours dont le sens était que l'industrie humaine

devait, comme la terre et le ciel lui-même, dire la gloire du Seigneur et s'humilier devant lui. Le texte était heureusement choisi. L'orgueil, ou la vanité qui est pire encore, est l'une des plus graves maladies de l'époque. A combien d'hommes éminents et de nobles natures la tête a tourné! Sous le régime industriel, l'orgueil hissé sur le piédestal de la matière serait non moins dangereux, mais plus dégradant. Il pousserait les hommes au matérialisme le plus insolent et le plus brutal. L'assemblée, qui sympathisait avec le savant évêque, s'est sentie remplie d'une admiration respectueuse quand, aussitôt après son discours. elle a vu un bataillon de locomotives défiler à pas lents devant lui pour recevoir sa bénédiction. Comme par l'effet d'une fascination à laquelle nous aurions été préparés par les pieuses paroles du prélat, il semblait que ces magnifiques machines fussent des êtres animés, venant, au nom de l'industrie, se conformer à la solennelle exhortation de Monseigneur. Au bruit des bouffées de vapeur qu'elles lâchaient au milieu du profond silence de la foule, nous croyions entendre le souffle d'une gigantesque créature contenant avec peine sa fougue orgueilleuse. Quand elles passaient devant la compagnie de la garde nationale placée en avant,

à droite de l'évêque, celle-ci leur portait les armes et l'on eût dit qu'elles se redressaient; puis, lorsqu'elles arrivaient aux pieds du dais épiscopal, ralentissant leur marche, elles paraissaient véritablement se courber avec respect. Ce n'est pas mon impression personnelle que je vous rapporte ici; c'est celle des dix mille personnes qui étaient réunies à la cérémonie. Dans le recueillement et l'émotion de cette foule à cet instant il y avait une naïveté qui touchait au sublime. Quand on a assisté à un pareil spectacle, on comprend comment ont dû naître les légendes, et comment tant de miracles se sont accrédités dans l'opinion populaire; on en sort plein d'indulgence pour la crédulité de nos ancêtres.

Je ne vous décrirai pas l'exposition de l'industrie alsacienne, si artistement arrangée dans les salles de la Société Industrielle. Les manufactures alsaciennes sont presque toutes dans le Haut-Rhin. Le Bas-Rhin, dont le sol n'a d'égal en France que dans la Limagne et les meilleurs cantons de la Flandre, est presque uniquement agricole. Dans le Haut-Rhin même la région manufacturière n'occupe pas le tiers du département. Un volume ne suffirait pourtant pas à raconter les progrès de ces fabrications, tant elles sont variées, tant leurs améliorations sont rapides. Je

me bornerai à tracer ici quelques termes de comparaison propres à donner la mesure de l'importance présente de l'industrie du Haut-Rhin.

En 1745, un commis Mulhousien, du nom de Schmaltzer, passant à Bar-le-Duc, y remarqua l'industrie des indiennes. C'étaient des toiles venues de l'Inde qu'on imprimait en Europe lentement et chèrement. Il résolut de l'importer à Mulhouse. Samuel Kœchlin fournit les fonds, et le peintre Henri Dollfus son talent. Tels furent les commencements de l'industrie des cotons en Alsace, commencements modestes comme ceux de Rome. Ce fut aussi l'origine des deux familles Kœchlin et Dollfus, dont les rejetons se sont multipliés prodigieusement, en gardant les traditions de leurs pères. Kœchlin et Dollfus, ces deux noms sont partout à Mulhouse ; on est à peu près assuré de les retrouver là où un établissement prospère, là où un procédé se perfectionne ; on en est plus certain encore là où s'agite une pensée patriotique, là où se mûrit un projet d'utilité locale ou générale. La fabrique d'indiennes de Schmaltzer, Samuel Kœchlin et Henri Dollfus, a fait bien des petits. Aujourd'hui il ne s'agit plus seulement d'impression ; le coton importé brut d'Amérique ou d'Égypte est filé et tissé ; c'est ensuite qu'on

l'imprime. Voulez-vous savoir sur quelle échelle l'Alsace travaille le coton aujourd'hui? Sur 45 millions de kilogr. de coton brut que la France importe en tout, le Haut-Rhin en absorbe à peu près 9; c'est le cinquième du royaume. Non seulement cette quantité est extraordinaire; mais la qualité des produits ne l'est pas moins. Les fils les plus fins que produisent les filatures françaises sortent de l'Alsace. Les Anglais ne filent pas de plus hauts numéros et ne filent pas mieux. Une fois imprimées, les toiles de coton du Haut-Rhin ne connaissent pas de rivales. Elles priment à Londres comme à Paris, à Calcutta comme à Philadelphie. Il est impossible de mieux réunir le goût exquis du dessin, l'éclat et la pureté des couleurs, la solidité du teint et la bonté du tissu; j'ajouterai le bon marché; car ces admirables étoffes sont à la portée de toutes les bourses, et chaque jour elles baissent de prix encore. Fait digne d'attention, cette industrie cotonnière est presque toute concentrée dans un tout petit espace entre Mulhouse et le village de Logelbach, aux portes de Colmar et dans quatre vallons adjacents des Vosges: au nord, celui de Ribeauvillé, fameux par les familles princières qui en sont sorties; puis celui de Munster, dont Colmar commande le débouché; celui de Guebwiller, d'où est émanée la pensée

première de la loi sur le travail des enfants (1), et enfin celui de Thann ou de Saint-Amarin, où l'industrieuse cité de Thann déploie ses nombreux ateliers, et au fond duquel, dans un site enchanteur, s'élève solitaire la grande fabrique de Wesserling, justement admirée des philanthropes, dont les dépendances occupent l'espace d'une ville.

Les plus délicieuses étoffes de coton sont étalées à l'Exposition ; elles y sont mêlées aux mousselines de laines, dans lesquelles aujourd'hui Mulhouse excelle, car Mulhouse ne se borne plus au coton. Elle s'empare aussi de la laine, elle s'essaie dans la soie et dans le lin (2), et une usine à drap-feutre se monte en ce moment à Bitschwiller. A côté de ces beaux tissus se dé-

(1) Les grands manufacturiers de l'Alsace, et particulièrement l'un des principaux promoteurs de la mesure, M. Bourcart, de la maison Nicolas Schlumberger et Cie, de Guebwiller, pensent que l'économie de la loi, telle qu'elle est sortie des Chambres, est mauvaise. Ils déclarent la loi même impraticable. Mais le principe est posé, et il sera facile d'améliorer les dispositions organiques votées par les Chambres.

(2) Si la dernière loi des douanes avait offert une protection plus efficace aux filatures de lin, cette industrie, qui exige une grande mise de fonds, aurait déjà acquis en Alsace de grands développements. Dans la situation présente des choses, elle semble devoir y rester à l'état d'embryon.

roulent les papiers de tenture de la composition la plus élégante. C'est ici, chez MM. Zuber père et fils, qu'a pris naissance, il y a une douzaine d'années, l'impression au rouleau, qui, se substituant à l'impression par placage ou à la planche, a produit une révolution dans les papiers peints. Actuellement le procédé est perfectionné à ce point, que le coloriage s'opère en même temps que la fabrication du papier lui-même. Vous livrez à la machine la bouillie de chiffons sortant de la cuve, et trois minutes après elle vous rend du papier non seulement sec, mais imprimé à deux ou à trois couleurs par autant de rouleaux, et bon à être aussitôt collé sur les murs d'un appartement. MM. Zuber viennent de se créer un nouveau titre; ils ont résolu le problème posé par le Ministre des Finances, celui de fabriquer pour le timbre un papier rendant impossible la fraude pratiquée aujourd'hui sur une grande échelle, fraude qui consiste à lessiver les papiers timbrés après qu'ils ont servi, et à y effacer ainsi l'écriture pour les remettre en vente (1).

(1) L'invention de MM. Zuber consiste à graver sur le papier à timbre, des deux côtés, une vignette indélébile, et un feston délébile qui occupe toute la surface du papier, mais dont

Une autre industrie qui figure avec distinction à cette exposition de la Société Industrielle peut donner sous une autre forme la mesure des progrès manufacturiers de l'Alsace. La première machine à vapeur qu'ait vue l'Alsace fut établie à Mulhouse en 1811 ; c'était un grossier appareil sur bâtis en bois. En 1820, une machine anglaise fit son apparition dans la filature de MM. Dollfus. Aujourd'hui nulle part au monde on ne fabrique la machine à vapeur mieux qu'à Mulhouse et dans les environs; on y donne à la machine à vapeur toutes les formes. MM. Stehelin, de Bittschwiller, achèvent en ce moment une machine de 220 chevaux pour les navires à vapeur transatlantiques. MM. André Kœchlin et Cie ont fait, pour le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, seize excellentes locomotives qui tiennent tête à celles de MM. Sharp Roberts et Cie, de Manchester, les plus habiles parmi les fabricants anglais. Ils en ont exposé une qui est un modèle. En ce moment il n'est bruit en Alsace, où le combustible coûte fort cher, que de l'économie avec laquelle travail-

le trait est assez léger pour que l'écriture qui lui est superposée reste parfaitement lisible. Ce feston disparaît par le lessivage chimique qui sert à enlever l'écriture.

lent les machines à vapeur fixes, à détente, de M. J.-J. Meyer, de Mulhouse. Tous les mécanismes s'obtiennent ici dans la même perfection. MM. André Kœchlin expédient dans toute l'Europe des machines à papier continu, des métiers à filer le coton, le lin et la laine; et un manufacturier habile qui revient de Leeds, où il a visité les ateliers de M. Marshall, le plus grand filateur de lin qu'il y ait au monde, me disait, pendant que nous regardions ensemble une machine à filer le lin exposée par la maison N. Schlumberger (c'est encore un nom qu'on retrouve partout dans l'Alsace manufacturière), de Guebwiller, que M. Marshall n'avait rien d'aussi fini, d'aussi parfait. Il eût pu en dire autant d'autres appareils du même genre placés dans la même salle.

La fabrication des mécanismes de toute espèce est organisée ici sur une échelle immense. Je doute qu'il y ait en Europe un atelier de construction, un seul, même en Angleterre, qui soit plus considérable que celui de MM. André Kœchlin, en prenant pour mesure de l'importance relative ce qui en donne l'idée la plus exacte, le nombre des ouvriers. On y compte en effet, suivant les circonstances, de 1,000 à 1,200 ouvriers constructeurs. MM. Sharp

Roberts, que personne ne surpasse dans la Grande-Bretagne, en ont quelques centaines de moins. Mulhouse n'a mis qu'une quinzaine d'années à faire ce chemin.

L'espace et le temps me pressent, et, bien à regret, je passe sans m'arrêter devant les belles quincailleries de la vaste fabrique de MM. Japy, à Beaucourt, et les produits chimiques de M. Kestner, de Thann; à peine puis-je faire halte devant la magnifique touffe de plantes exotiques envoyées par MM. Baumann, de Bollwiller, dont les pépinières, malgré leur situation méditerranéenne, expédient leurs produits au-delà des mers. MM. Baumann maintiennent ainsi noblement dans l'Exposition les droits et le rang de l'agriculture. Devant leur prodigieuse corbeille qui remplit toute une salle, le spectateur qui arrive, tout ébloui des merveilles manufacturières jusque là offertes à sa vue, revient à lui, et s'écrie étonné : C'est donc l'agriculture qui est le premier des arts!

J'ai encore à vous parler de la garde nationale de Mulhouse et du banquet. La garde nationale de Mulhouse est une petite armée au complet. Elle a son infanterie, sa cavalerie, son artillerie. Tout cela est monté et équipé à l'égal des plus belles compagnies de notre ad-

mirable garde nationale parisienne. Elle est très exercée à la manœuvre, et fait régulièrement son service. Elle est animée du meilleur esprit. La cause de l'ordre la trouvera toujours vigilante et courageuse, comme au besoin celle de la liberté. Il est vrai que nulle part, pour donner à la garde nationale la meilleure organisation en vue de la sécurité publique, on n'a déployé une sollicitude aussi éclairée. La main habile et ferme de M. André Kœchlin, maire de Mulhouse depuis 1830, a passé par là. D'un mot vous allez voir l'idée des ressources qu'offre cette garde nationale à la cause du bon ordre. Mulhouse avec ses 35,000 habitants, dont 20,000 ouvriers, n'a pas un régiment, pas un bataillon, pas une compagnie, pas un soldat de garnison. M. A. Kœchlin suffit à tout avec quarante gardes municipaux, deux brigades de gendarmerie, et la garde nationale. Jamais depuis 1830 un soldat n'a mis le pied dans Mulhouse. Les officiers des régiments stationnés en Alsace sont gracieusement invités aux fêtes, telles que celle de l'inauguration du chemin de fer ; la musique des corps vient embellir les solennités, comme nous le voyons aujourd'hui ; mais la force armée respecte le territoire de Mulhouse, tout comme si Mulhouse avait conservé son indépendance. Mulhouse se souvient

qu'il y a quarante-trois ans, en 1798, elle formait une république indépendante. Elle a gardé sa fierté républicaine ; mais honneur aux républicains qui veulent l'ordre, qui acceptent avec amour le règne des lois, et qui savent le maintenir envers et contre tous!

A six heures a commencé le banquet offert par la Compagnie. La salle du banquet était une féerie. Sur les bords du canal s'élevait, il y a peu de jours, un bâtiment noir, de 40 mètres de long sur 19 de large : c'étaient quatre murs noircis, surmontés d'une charpente peuplée d'araignées, que soutenaient des poteaux de bois. Cette masure avait servi de magasin pour des balles de coton ; on en avait fait aussi, je crois, un dépôt de garance, et en dernier lieu on y avait logé des rails pour le chemin de fer. Un des plus recommandables industriels de Mulhouse, M. Kœchlin-Ziegler, fondateur du plus renommé et du plus considérable établissement de gravure pour rouleaux d'impression, a eu l'idée d'en faire une salle de banquet digne des rois (on espérait alors la présence de M. le duc d'Orléans à l'inauguration). M. Kœchlin-Ziegler est de cette trempe d'hommes qui exécutent tout ce qu'ils veulent ; il a un esprit d'invention qui tient du génie, une activité inouïe, un dévouement sans bornes toutes

les fois qu'il s'agit de la gloire ou de la prospérité de Mulhouse. C'est un artiste supérieur et le plus désintéressé des citoyens. La métamorphose qu'il projetait, il l'a opérée avec le seul secours de 6,000 mètres de calicot. C'est ainsi un prodige tout mulhousien. Il a imprimé ce calicot en bleu sur fond blanc, avec un rouleau par lui gravé tout exprès; son dessin représente une hirondelle, symbole du chemin de fer, et une abeille, emblème de l'Alsace, alternativement encadrées dans une jolie vignette. Il a aussi calandré avec une pâte blanche une autre partie de son calicot, qui est ainsi restée en blanc et figure du linge damassé. Moyennant cette double préparation, il a eu des tentures pour les murailles, pour le plafond, pour les banquettes, des nappes pour les tables. Le reste de son calicot, demeuré à l'état naturel, lui a servi à habiller les poteaux de la salle en colonnes cannelées, des chapiteaux desquelles un peu de carton a fait les frais. Tout cela a été fait de telle sorte qu'il n'y aura demain qu'à passer l'étoffe à l'eau pour ravoir du calicot neuf bon à toute destination. Ainsi la dépense de cette décoration magnifique, qui aura exigé pourtant une lieue et demie de beau calicot, et beaucoup de main-d'œuvre, ne sera que de quelques centaines de francs. Des sujets allégoriques de sa com-

position, adaptés à la circonstance, étaient peints en grisaille dans des encadrements sur le pourtour de la salle, au-dessus des draperies. Sur ses dessins aussi, d'élégants candélabres pour l'éclairage de la salle avaient été établis avec quelques fils de fer et des fleurs. Quand les convives, le ministre à leur tête, sont entrés dans la salle, un cri d'admiration est sorti de toutes les bouches.

Mais ce n'est pas le seul cri, le seul applaudissement dont la salle ait retenti. A la fin du repas, chacun des 450 convives a reçu, par les soins de la Compagnie, la médaille frappée en commémoration de la solennité, et aussitôt après les toasts ont eu lieu. Le premier toast *au Roi!* a été porté par M. Berger, président du conseil d'administration ; à son toast, M. Berger a joint une excellente allocution sur la sagesse du prince qui a recherché de préférence la grandeur de la paix, et qui, dès l'origine, a senti que désormais le premier besoin de la France était de fonder ses libertés sur les solides bases de l'ordre et du travail. L'assemblée a répété une première fois avec chaleur le cri de *Vive le Roi!* de l'honorable président. Puis, à la voix énergique de M. le maire de Mulhouse, qui s'était élancé le verre à la main sur la banquette, elle l'a répété deux fois encore avec un redoublement d'enthousiasme.

Ensuite a été portée la santé du Ministre des travaux publics par M. Émile Dollfus, qui cumule avec le commandement de la garde nationale la présidence de la Société Industrielle, institution dont la sollicitude éclairée et active mérite de grands éloges. La réponse chaleureuse de M. Teste, dont l'émotion était visible, a excité des transports quand il a annoncé l'intention formelle du cabinet de procéder à la réalisation du réseau des chemins de fer. Ensuite est venu un toast *à M. Nicolas Kœchlin*, fondateur et entrepreneur du chemin, par M. le maire de Strasbourg. M. Kœchlin, par des paroles modestes dont l'accent de sa voix attestait la sincérité, a renvoyé les éloges qui lui étaient adressés à ses collaborateurs, financiers et ingénieurs, et à l'administration du chemin de fer. Puis ont été proclamés les noms des deux habiles ingénieurs, *MM. Chaperon et Bazaine*, par M. Schwilgué, ingénieur en chef du Bas-Rhin. Le toast *aux invités*, *aux autorités ici présentes* et *au prélat*, a été porté par M. Camille Bourcart. Le bourgmestre de Bâle, M. Burckhardt, y a répliqué par quelques phrases très bien pensées sur l'union des peuples. Le banquet a été clos par quatre autres toasts également convenus d'avance : *A l'union des villes d'Alsace situées sur le chemin de fer!* par M. Bœrsch, membre du con-

seil municipal de Strasbourg; les paroles par lesquelles M. Bœrsch a appuyé son toast respiraient un patriotisme de bon aloi; *Aux ouvriers français!* par M. le professeur Penot, de Mulhouse, qui enseigne avec un succès signalé la science chimique dont la connaissance est essentielle à l'art de l'impression; *Aux progrès de l'esprit humain!* par M. Cottard, recteur de l'Académie de Strasbourg; ce toast était bien placé dans la bouche d'un fonctionnaire qui réside dans la ville de Guttemberg; *A la prompte exécution des chemins de fer européens!* par celui qui écrit ces lignes. Dans tous les discours ont éclaté le dévouement à l'ordre comme à la liberté, le vœu d'une union sincère et cordiale entre les gouvernements et entre les peuples de l'Europe, l'amour de la paix, la nécessité d'ouvrir aux nations, à deux battants, la carrière de l'industrie, et le désir de voir le gouvernement français prendre enfin un parti à l'égard des grandes lignes de chemin de fer. Sous tous ces rapports, les orateurs du banquet de Mulhouse ont été les organes de la France et de l'Europe entière.



LETTRE III.

Le Chemin de fer et M. Kœchlin.

—

Fête de Strasbourg. — Les Bâlois; rôle que joue Bâle vis-à-vis de Mulhouse. — Rapidité actuelle des travaux des ponts-et-chaussées. — Retard depuis la recrudescence de l'esprit militaire en 1840. — Promptitude d'exécution des chemins de fer de Mulhouse à Thann et de Strasbourg à Bâle. — Le feu sacré dans l'industrie. — Détails sur le chemin de fer. — Solidité et excellente construction sous tous les rapports. — Habileté des ingénieurs. — Loyauté avec laquelle M. Nicolas Kœchlin a exécuté son marché. Des objections qu'a soulevées le *forfait*. — Sens qu'il faut attacher, dans un régime de liberté et d'égalité, à des actes de l'ordre de celui de M. Nicolas Kœchlin; ce sont des faits comparables au gain d'une bataille dans le ré-

gime guerrier. — Difficulté au sujet de l'entrée dans Bâle. — De l'influence que les chemins de fer doivent exercer sur les douanes et sur les relations générales des peuples; c'est un irrésistible instrument de paix et d'unité.

Strasbourg, 20 septembre 1841.

La fête de Strasbourg vient de finir. Sans offrir au même degré le cachet profond d'originalité qui a distingué celle de Mulhouse et l'a gravée pour toujours dans la mémoire de quiconque y a assisté; sans avoir été signalée par un égal déploiement de cet enthousiasme calme qui est particulier à l'Alsace, ce qui s'explique par cette circonstance que la population strasbourgeoise est moins adonnée à l'industrie, elle a été pourtant belle, imposante, digne de la haute renommée que possède Strasbourg sous ce rapport comme sous bien d'autres. Une affluence extraordinaire attendait le cortége à l'entrée de la ville; le défilé, depuis la station provisoire de Kœnigshoffen jusqu'au château, a eu lieu avec pompe. Le banquet a été somptueux et l'illumination brillante. La flèche de la cathédrale, illuminée et intérieurement éclairée de feux de Bengale, est une curiosité dont l'analogue n'existe nulle part. Le bal dans la salle de spectacle a été éblouissant. Les

discours prononcés au banquet, et l'accueil qui leur a été fait, ont témoigné d'un dévouement sincère au Roi et à nos institutions, d'une vive reconnaissance pour M. Nicolas Kœchlin et pour ses collaborateurs; ils ont montré qu'au sein de cette citadelle on apprécie les bienfaits de la paix, et que là comme partout on appelle des vœux les plus ardents l'union des puissances, cimentée par le commerce et rendue indissoluble par les chemins de fer européens. Après ce que je vous ai écrit sur Mulhouse, je ne vous retracerai pas cette fête en détail. Je préfère vous parler du chemin de fer lui-même et de l'homme à qui on le doit.

Je tiens cependant à réparer d'abord au moins une des omissions que j'ai commises dans ma précédente lettre. La première journée, vous disais-je, a été pour Mulhouse. Bâle en a pourtant eu sa part. Le conseil d'administration de la compagnie, conduit par son président, est allé le matin chercher le bourgmestre de Bâle. C'est qu'il y a un lien étroit entre Bâle et Mulhouse. Ce sont comme les deux sœurs; je devrais plutôt dire comme deux époux. Bâle tient les cordons de la bourse; Mulhouse est l'active ménagère. Pour parler sans métaphore, ce sont les capitaux bâlois qui ont le plus contribué à développer l'industrie de Mulhouse. Sans Bâle, Mulhouse n'existe-

rait pas, ou du moins serait loin de cette grandeur, de cette force qui la signalent au milieu des centres manufacturiers de l'Europe.

Il faut noter cet hommage rendu aux Bâlois, parce que la renommée est injuste envers eux. Sous prétexte qu'ils se refusent inexorablement les joies de la consommation, la déesse aux cent voix qui parle trop pour parler toujours juste, les taxe d'avarice et répète contre eux mille quolibets. C'est à tort. Les Bâlois ne sont pas avares, ils sont économes. Ils le sont sans doute à un degré peu commun ; leur vie se passe à amasser comme celle de la fourmi, et, de même qu'elle, ils ne sont pas donnants ; mais, ce que ne fait pas la fourmi, ils prêtent volontiers, et à des conditions point usuraires. Ils sont un peu exigeants sur les sûretés, mais cela oblige l'emprunteur à plus de circonspection dans l'emploi des avances qui lui sont faites ; c'est donc pour le mieux. Le Bâlois n'entasse pas de l'or dans des tonneaux ; il ne va pas dans une cave compter ses ducats ; ce qui est bien différent, il amasse des capitaux, il prépare des instruments de travail qu'il met en œuvre quand il trouve un bon travailleur à qui les confier, et c'est pour cela qu'il prête si volontiers à Mulhouse. Il est mal de déverser le ridicule sur les gens de la trempe

des Bâlois. Aimerait-on mieux des dissipateurs? Ils se privent, à coup sûr, de jouissances qu'ils seraient en droit de se donner; mais à qui cela porte-t-il dommage, sinon à eux-mêmes? La société est leur obligée, car leur abstinence lui profite bien plus que la dépense du prodigue. L'argent sort de la bourse de celui-ci pour être dévoré et s'anéantir; l'homme économe qui entend l'épargne à la façon des Bâlois, ne garde pas plus que le dissipateur ses écus dans son coffre-fort; mais il les met en circulation sous une forme productive; il les emploie à féconder des entreprises créatrices, et il augmente ainsi le travail, patrimoine du pauvre. Il les fait pulluler et enrichit ainsi la société. A cet effet, les Bâlois s'imposent des sacrifices de tous les instants. Ce n'est pas, j'en conviens, pour l'amour du prochain ni pour la gloire de Dieu; c'est par un motif plus terrestre; aussi ne demandé-je pas qu'on les honore précisément à l'égal des saints et martyrs. Mais quand des hommes rendent un service signalé à l'ordre social, sachons en avoir de la reconnaissance, payons-les au moins par un peu de respect, sans trop scruter leur pensée intime, sans porter un scalpel impitoyable dans les replis de leur cœur. Ah! si l'on usait toujours de cette rigueur, que de mobiles humains on découvrirait à des actions

réputées divines ! Que de dévouements se métamorphoseraient en égoïsme ! Que de statues seraient renversées de leur piédestal !

J'arrive au chemin de fer.

Nos ingénieurs des ponts-et-chaussées ont maintenant terminé leur éducation. Il y a long-temps qu'ils savent économiser les capitaux. Aujourd'hui ils font plus : ils économisent le temps, le temps, qui d'après le proverbe anglais est de l'argent, et qui, selon Franklin, vaut plus encore, car c'est l'étoffe dont la vie est faite. Vous savez avec quelle énergie ont été poussés jusqu'à présent les travaux extraordinaires votés depuis quatre ou cinq ans. Il est déplorable qu'on ne puisse les continuer avec la même activité ; mais on a jugé indispensable de leur retirer des fonds pour faire une offrande au démon de la guerre. Si on eût poursuivi l'œuvre du même train, les exploits des Américains, qui en huit ans ont creusé le canal Erié, eussent été dépassés ; car, malgré ses 146 lieues, qu'est-ce que le canal Erié, en comparaison du grand canal de la Marne au Rhin, par exemple ? L'étoile du grand de Witt Clinton, patron des canaux de l'Amérique, eût pâli. Les ponts-et-chaussées, à qui l'on reproche leur lenteur, eussent été réhabilités pleinement. Le gouvernement aurait eu de puissants arguments ma-

tériels pour prouver qu'en 1830 un esprit nouveau, esprit régénérateur et fécond, s'était fait jour dans la gestion des intérêts du pays. Mais tout cela n'est plus qu'un rêve. Nos ingénieurs sont opprimés. On les oblige à rester l'arme au bras devant leurs ouvrages à demi maçonnés, et de désespoir ils vont jeter leurs niveaux et leurs équerres parmi les buissons, à l'entrée de leurs souterrains, ou devant les murailles ébauchées de leurs écluses, comme les Hébreux réduits en servitude suspendaient leurs harpes muettes aux saules qui bordaient le fleuve de Babylone.

Nulle part cette vigueur d'exécution des ingénieurs des ponts-et-chaussées ne s'est mieux révélée que sur les chemins d'Alsace; car c'est l'œuvre de deux jeunes ingénieurs détachés du corps, MM. Bazaine et Chaperon. Les travaux du chemin de fer de Mulhouse à Thann, établi par M. Bazaine seul, furent commencés en avril 1838; mais l'expropriation des terrains rencontra tant d'obstacles, qu'on fut maître de ceux pour lesquels le jury dut intervenir, à la fin de juillet 1839 seulement. La ligne cependant fut inaugurée le 1er septembre de la même année; elle est de 20 kilomètres, à une voie. La loi de concession du chemin de fer de Strasbourg à

Bâle, long de 140 kilomètres, est du 6 mars 1838. On procéda immédiatement aux études définitives et à la confection des plans à livrer aux enquêtes. Au printemps de 1839, cette minutieuse besogne était achevée, et l'on put mettre en jeu le pic et la brouette. Mais pendant près d'une année entière, les formalités de l'acquisition des terrains et les débats devant les jurys d'expropriation firent languir le travail. Les ingénieurs rongeaient leur frein. Au mois de mai 1840, sur les deux tiers de la ligne, pas un coup de pioche n'avait été donné, et l'autre tiers était peu avancé. Cinq mois après, 70 kilomètres, formant la moitié de la ligne, étaient livrés à la circulation. Du mois de juin au mois d'août 1840, la seconde moitié put être commencée ; c'était la plus difficile des deux. Elle se composait principalement de l'intervalle de Colmar à Mulhouse et à Saint-Louis, où la masse de terre à déplacer représentait 1,600,000 mètres cubes, et où l'on compte plus de 120 ouvrages d'art, ponts ou ponceaux, dix stations ordinaires, et les deux stations principales de Saint-Louis et de Mulhouse. La dernière est assez belle pour exciter l'admiration de ceux mêmes qui sont familiers avec la gare immense du chemin de fer de Saint-Germain, la plus spacieuse et la plus belle du

monde. Treize mois après, tout était achevé, et le public voyageait d'une extrémité à l'autre de la ligne.

Quelle dépense de zèle pour terminer ainsi le chemin de fer de Strasbourg à Bâle ! Qu'il fallait de volonté en M. Kœchlin et de feu sacré dans l'âme de ses ingénieurs pour animer leur armée de travailleurs à ce point ! Les travaux marchaient avec impétuosité. On eût dit d'un tourbillon ; mais pour le conduire, ce tourbillon, avec régularité, qu'il fallait d'intelligence et de calme dans l'action, de calcul dans l'audace, de méthode dans l'emportement ! Quelle présence d'esprit pour parer à l'imprévu ! Que de patience pour ne pas désespérer au milieu des continuelles pluies de l'été dernier ! Un des traits les plus admirés de la révolution française est celui du général Championnet, qui, à la tête de 20,000 hommes, forcé d'évacuer Rome devant une armée de 80,000 Napolitains, jura d'y rentrer vainquenr dans vingt jours, et tint parole. Le prompt achèvement du chemin de fer de Strasbourg à Bâle offre, dans la carrière pacifique des travaux publics, un exemple d'une confiante résolution de la même nature. Je serais même tenté de préférer la copie à l'original ; le sang n'y a pas coulé et il en reste au pays quelque chose. M. Kœchlin avait dit

dès l'origine que le chemin serait prêt d'une extrémité à l'autre en 1841, à l'anniversaire des journées de juillet. C'était moitié moins de temps qu'on ne lui en avait donné. Vainement les cataractes du ciel se sont ouvertes, vainement la pluie d'or qui, au moment de l'entreprise, tombait au seul nom des chemins de fer, s'est brusquement arrêtée ; il a rempli sa promesse. Les capitaux rebelles ont été fléchis. On a profité des moindres éclaircies pour travailler, et à l'heure dite tout était prêt. Mais aussi de toutes parts et pour toutes les parties de l'œuvre, quels collaborateurs ! quel esprit de ressources chez ceux-ci ! quelle ardeur, quelle science, quel esprit d'ordre chez ceux-là ! quel élan dans les employés, dans les moindres ouvriers ! Et quelle joie ce fut dans cette multitude quand, le 29 juillet, s'avança la locomotive annoncée ! Distribués le long de leurs chantiers, où retentissait encore le dernier coup de marteau, brandissant leur pelle qui venait de jeter la dernière poignée de sable, leur truelle qui venait de sceller la dernière pierre d'un parapet, ces braves gens ébranlaient l'air de leurs acclamations, ils proclamaient les noms des deux ingénieurs qui leur avaient soufflé tant d'énergie ; ils étaient heureux et fiers ; c'était leur triomphe : le chemin leur semblait leur chose et

en même temps leur prouesse. Ah ! croyez-le, ils s'abusent ceux qui croient que l'industrie ne peut avoir sa gloire, son point d'honneur, son enthousiasme ! Ils se trompent ceux qui prétendent que le Français n'a d'ardeur que pour détruire, et que, pour se manifester, la *furia francese* a besoin de flairer la poudre à canon !

Je reviens au chemin de fer. Je ne vous en décrirai pas les ouvrages d'art ; la nature n'a pas fourni à MM. Bazaine et Chaperon l'occasion d'exécuter quelques unes de ces constructions qui frappent le spectateur, excitent ses applaudissements et font frissonner l'actionnaire. Point de ces grands souterrains si admirablement pratiqués sur le chemin de Versailles (rive droite). Point de gigantesques viaducs comme celui du val Fleury (rive gauche), ni même de ponts de la taille de ceux de Saint-Germain. Il y a plusieurs centaines de ponts ou de ponceaux pour traverser les cours d'eau qui des Vosges descendent vers le Rhin, ou pour donner passage aux routes sur le chemin de fer. Quelques uns, tels que ceux jetés sur la Bruche, près de Strasbourg; sur le Giesen, près de Schelestadt, de Schelestadt au jury plein de rigueur ; sur le Fecht, à Colmar ; sur la Thur, non loin de Bollwiller ; sur la Dollerl, près de Lutterbach ; sur l'Ill, à

côté de Mulhouse, pourraient être signalés, si les difficultés semées sur le parcours des chemins de fer parisiens ne nous avaient accoutumés à des merveilles. Les remblais sont le plus souvent de moins de 3 mètres. Cependant, entre Mulhouse et Colmar, le chemin est assez souvent à une hauteur de 6 à 7 mètres. Les pentes sont habilement ménagées. Quoiqu'on ait dû se rapprocher du pied des collines qui forment l'avant-garde des Vosges, pour être à portée des villages, le maximum est de 3 millimètres par mètre, et, sauf un intervalle de 13 kilomètres entre Rouffach et Bollwiller, au midi de Colmar, ce maximum est atteint en peu d'endroits. C'est donc parfait; car heureux les chemins où l'on ne dépasse pas 5 millimètres; et quand le terrain le commande, on va jusqu'à 7 ou 8 sans danger. Les courbes sont plus satisfaisantes encore, puisque les rayons de courbure sont de 2,000 mètres, 3,000 mètres et plus encore; les ponts-et-chaussées croient être exigeants quand ils commandent des rayons de 800 mètres au moins. Tout sur le chemin de fer est soigné. Les stations ordinaires sont d'une simplicité commode et élégante, la voie est solide; la maçonnerie excellente; elle est de ce grès à la fois inaltérable et facile à tailler qu'on trouve dans les Vosges, et qui, de

toutes les pierres du monde, était la seule propre à l'érection d'un monument aussi dentelé, aussi svelte et pourtant aussi impérissable que le clocher de Strasbourg. Les guérites des cantonniers sont confortables et coquettes. Les talus offrent de jolis gazonnages qui déjà rapportent; car les ingénieurs, bons calculateurs, ont toujours pensé au produit. Semés en luzerne, ces talus sont affermés à raison de 100 à 200 fr. le kilomètre. Je vous ai déjà nommé la belle station de Mulhouse; celle de Strasbourg rivalisera avec elle, et celle de Bâle devra être digne de la cité la plus opulente de la Suisse.

Depuis que le public est devenu souverain, il se pique peu de reconnaissance pour les efforts qu'on prodigue afin de lui plaire. On est obséquieux envers lui comme jadis envers les potentats; sur un signe de son sourcil on se hâte, comme les ouvriers qu'envoyait le calife Haroun-al-Raschid. Cet empressement et ces efforts, il les reçoit comme son dû. Il ne les récompense pas d'un sourire. Ingrat public, souverain inexpert, prince mal façonné; les rois avaient au moins l'*eau bénite de cour!* C'est parce que le public est ainsi oublieux que je voudrais l'entretenir de l'entrepreneur-général de la ligne. Cet entrepreneur est M. Nicolas Kœchlin, qui, après s'être

essayé par le chemin de Mulhouse à Thann, demanda la concession de la grande ligne de Bâle à Strasbourg, organisa la Compagnie et se chargea de la construction à forfait. M. Kœchlin a rempli son marché avec une loyauté digne d'être signalée à l'estime générale. Comme entrepreneur, M. Kœchlin est un phénomène, *rara avis*. Jamais ingénieur exécutant en régie, la main pleine de millions, ne se montra plus soucieux d'une bonne exécution. Le choix des matériaux et leur mise en œuvre ont été parfaits. Il y a du luxe dans la maçonnerie; il y en a plus encore dans la qualité, la force et le nombre des traverses de chêne sur lesquelles posent les rails. Les rails sont massifs et d'un bon fer. Je vous ai déjà parlé des stations et du reste. Les cas douteux, M. Kœchlin les a résolus contre lui. Son cahier des charges, par exemple, ne l'obligeait pas absolument à bâtir un grand établissement de réparation pour les machines. Il pouvait s'en dispenser, ou se borner à élever à Mulhouse, comme il l'avait fait à Colmar, des hangars modestes où il eût disposé quelques forges. Il a construit de vastes et solides ateliers qui lui auront coûté 400,000 fr. Il a de même multiplié les stations avec leurs accessoires au-delà de ses engagements. Quelques personnes assurent que son marché à forfait lui donnera

des bénéfices, et, ce qui est curieux, elles insinuent ce fait à l'oreille, comme un grief contre lui. Ces puritains devraient nous dire si quand ils passent un marché ils entendent y perdre. Je fais des vœux pour que leur accusation soit fondée, et pour que M. Kœchlin réalise un fort profit, car il l'a mérité, et cela ferait germer en France la bonne graine d'entrepreneurs; mais, tout compté, je crains qu'il n'en soit rien. Quant au forfait dont on a parlé comme d'une énormité, il y a deux raisons qui m'y réconcilient : sans le marché à forfait, le chemin eût péri, comme le défunt chemin des Plateaux dans la débâcle de 1839. Cet argument est un de ceux après lesquels, comme disait Henri IV, on est dispensé des autres. En voici pourtant un second : Ceux qui aujourd'hui critiquent ce *forfait* se fussent-ils engagés, eux, à construire pour 40 millions 35 lieues de chemin de fer à deux voies, en acceptant à la lettre les rigoureuses conditions qu'imposaient les ponts-et-chaussées en 1838, et en s'en traçant de plus sévères à eux-mêmes, et cela sur la foi d'un devis, à une époque où il était admis, d'après l'expérience des chemins de fer anglais, qu'en doublant les évaluations primitives, on n'était pas suffisamment à l'abri des déceptions ?

Puisque je suis sur ce point, permettez-moi de

vous dire ma pensée entière : en France, nous admirons le gouvernement belge, qui a couvert ce petit mais industrieux royaume d'un réseau de chemins de fer. Et rien de plus juste ; car il était d'excellente politique d'attacher étroitement le nom d'une royauté nouvelle à une grande œuvre, à une innovation éclatante. C'est ainsi que les dynasties se fondent. Ce réseau belge, placé à nos frontières comme un reproche permanent contre l'administration française, qui avait, elle aussi, à asseoir une dynastie au milieu de bien d'autres écueils, quelle en est l'étendue? Tout compris, avec les embranchements, elle est de 549 kilomètres, principalement à une voie. On y travaille depuis 1834, et il en reste encore un tiers à ouvrir. Eh bien, voici chez nous un homme qui, dans son patriotisme audacieux, parvient, à force d'efforts et de fermeté, en y engageant sa fortune entière, acquise à la sueur de son front, et celle des siens, à donner à l'Alsace, en quarante mois, 160 kilomètres de chemin de fer, bien mieux exécutés sans contredit que les lignes belges, et presque en totalité à deux voies. Or, ceci se passe à une époque où la liberté se constitue. La liberté véritable, celle qui promet à tous les hommes le développement et l'emploi légitime de leurs facultés, a pour

compagne nécessaire la paix, la paix riante et radieuse, la grande et puissante paix. Elle exclut le système guerrier, excepté dans la limite où il le faut pour l'indépendance nationale. A la guerre, elle substitue, comme but de l'activité matérielle des populations, les labeurs productifs de l'industrie. Le régime de la liberté doit donc honorer l'industrie, lui donner rang parmi les grands pouvoirs de la terre. Sous le règne de la liberté, les grands actes industriels doivent être récompensés par une large part de considération publique. Quand ils ont été inspirés par une pensée patriotique et accomplis au travers de grands risques, ils deviennent des hauts faits, ni plus ni moins. Cette conclusion est mathématique, elle est impérieuse. A ceux à qui elle déplairait, la réponse est facile : c'est qu'apparemment les prémisses, c'est-à-dire la liberté véritable au profit du plus grand nombre, et la loi d'égalité organique ne leur plaisent guère. Des actes industriels de cette portée, et dans ces conditions, sont comparables à ce qu'est, chez un peuple voué à la guerre, le gain d'une bataille. A mes yeux donc, M. Kœchlin est ce qu'eût été il y a trente ans un général victorieux. Humble citoyen, je me félicite de pouvoir ici lui rendre cet hommage, et de signaler par une sorte d'ar-

gument *ad hominem* quelle doit être, dans le régime nouveau, une des sources principales d'illustration, si l'on prend ce régime au sérieux.

Au reste ce que j'exprime en ce moment, les populations l'ont senti et l'ont exprimé avec bien autrement de chaleur. M. Nicolas Kœchlin a été accueilli ici, dans cette cité guerrière, mais d'un patriotisme progressif, de même que dans sa ville natale de Mulhouse, qui est éminemment industrielle, avec la même explosion d'applaudissements qu'eût excitée sous l'Empire la présence d'un maréchal rentrant vainqueur dans sa province. Ici l'on avait inscrit son nom en lettres d'or dans la salle du banquet et dans la salle de bal; ceux des deux ingénieurs y figuraient également, l'un à droite, l'autre à gauche. En avant de la salle de spectacle une inscription en lettres de feu, formée de petits jets de gaz, disait sa louange. Les toasts en son honneur ont été salués par des acclamations dans l'un et l'autre banquet, et la foule parlait de lui avec admiration et respect. M. l'évêque-coadjuteur avait donné l'exemple de ces hommages, lorsqu'à Mulhouse il avait dit à la foule de ses auditeurs :

« Daignent les bénédictions de Dieu descendre sur ces
» rails, sur ces voies, sur ces locomotives, sur ces chars,

» sur les voyageurs, sur les dignes chefs qui ont dirigé » cette œuvre admirable, sur cet homme modeste et persé- » vérant qui a conçu ce grand ouvrage, et dont la fermeté, » en dépit de l'esprit de spéculation, a triomphé dans les » mauvais jours de toutes les résistances et de tous les obs- » tacles, sachant bien qu'il faisait un ouvrage utile au » pays!... »

Me voici encore hors de la voie du chemin de fer et lancé dans une digression de politique intérieure. Si cette lettre n'était déjà longue, je vous proposerais une excursion dans la politique extérieure, à propos des difficultés que rencontre le chemin de fer à la frontière. Les douaniers, dont le métier est de prévoir la contrebande et de la combattre, lui ont demandé ses passe-ports. Comme M. Gréterin est un administrateur aussi conciliant qu'habile, il est évident qu'à moins d'un entêtement excessif ou d'une susceptibilité puérile, que j'estime impossibles de la part des Bâlois, tout se terminera par une transaction à la satisfaction universelle. La ville de Bâle restera un Etat libre et indépendant. Sa souveraineté ne sera pas violée, et notre ligne de douanes ne sera pas forcée. Les Bâlois veulent rester les maîtres chez eux, et par ce motif, jusqu'à présent, ils se sont refusés à ce que, en un petit coin de la station à établir dans leur ville, nos douaniers pussent remplir

leurs fonctions de surveillance. Mais les Bâlois n'y ont pas réfléchi. En gens sensés animés de ce patriotisme éclairé qu'a si convenablement exprimé leur bourgmestre, M. Burckhardt, dans le banquet de Mulhouse, ils comprendront que, si l'administration française supprimait la visite à la frontière sans avoir des garanties à Bâle, l'industrie française serait à la merci des Bâlois; ou plutôt ce ne seraient plus les Bâlois, race estimable et exerçant son industrie avec honneur, qui seraient les maîtres et seigneurs à Bâle, ce seraient les contrebandiers.

Au surplus, il faut s'attendre à ce que dans un temps donné les chemins de fer abaisseront les lignes de douanes. Par les chemins de fer, la sphère des relations s'agrandit. L'échelle des empires ou des confédérations augmente dans un prodigieux rapport; car avec un transport cinq fois plus rapide (c'est à peu près la proportion comparativement aux diligences), les hommes passeront d'une extrémité à l'autre d'un empire vingt-cinq fois grand comme la France, dans le même délai nécessaire aujourd'hui pour traverser notre patrie du centre à la circonférence. Par les chemins de fer, une immense fusion des intérêts, des idées et des mœurs se prépare. Ce qui les rend chers au pen-

seur comme au dernier citoyen perdu dans la foule ; ce qui concilie à ces voies de communication rapide le suffrage enthousiaste des belles âmes, en même temps que les instincts divinateurs du vulgaire, ce n'est pas seulement qu'elles fournissent un véhicule inimitable, des procédés perfectionnés d'échange et de transaction ; la profonde sympathie des masses populaires, tout comme celle des natures d'élite, ne se donnent pas pour si peu ; ce n'est pas simplement affaire de métier et de marchandise. C'est que les chemins de fer offrent à la civilisation un instrument supérieur de concert et d'unité ; c'est qu'ils viennent à propos pour aider le genre humain à accomplir ses plus sublimes destinées. Par eux, le brassement des nations et des races, qui ne s'opérait jusqu'à présent que dans les dévorantes fournaises de la guerre, s'effectuera dans de douces étreintes. La sainte alliance des peuples se constituera, et l'humanité s'acheminera vers le sanctuaire de la fraternité universelle, rêve des philosophes, promesse des révélateurs. Le genre humain appelle maintenant de ses vœux la paix, non une paix paresseuse et babillarde, négative et égoïste, digne de peuples tombés dans une quinteuse décrépitude ; mais une paix majestueuse qui présente aux nations civilisées, unies

en un faisceau, un but commun d'efforts digne de leur générosité et de leur puissance, à l'énergie des hommes d'action une perspective lointaine, entremêlée d'obstacles et de périls, à tous les membres de la famille humaine une carrière où leurs facultés puissent se développer et se féconder; car c'est dans ce développement et cette fécondation que consiste, répétons-le, la seule liberté dont le genre humain soit épris. Nos nations européennes, dont la vigueur et le savoir débordent, demandent à grands cris, de cette voix du peuple qui est la voix de Dieu, la noble et forte paix qui se donne pour tâche de répandre la civilisation sur la terre et d'embellir le globe, demeure des enfants des hommes, à leur profit à tous. Les chemins de fer apparaissent comme un agent prédestiné pour faciliter cette œuvre glorieuse. Voilà pourquoi les hommes se passionnent pour eux, et voilà pourquoi notre patrie manquerait à sa mission d'initiative et serait déchue de son rang, si elle ne s'empressait de donner le signal de l'entreprise du réseau européen.

APPENDICE.

APPENDICE (1).

—

I.

Discours de M. de Rhæss, évêque de Rhodiopolis, coadjuteur de Strasbourg.

« Messieurs,

» Le roi-prophète se sentait saisi d'une sainte admiration à la vue des merveilles de la nature et de cet immense

(1) Nous avons cru à propos de joindre à l'écrit de M. Michel Chevalier le discours prononcé à Mulhouse par M. l'évêque coadjuteur de Strasbourg, et les toasts portés aux deux banquets de Mulhouse et de Strasbourg, tels qu'ils ont été reproduits par *l'Industriel alsacien*.

univers qui peut être appelé le temple du Très-Haut. *Les cieux*, s'écriait-il dans son magnifique langage, *les cieux célèbrent la gloire de Dieu, et le firmament annonce les ouvrages de ses mains; cœli enarrant gloriam Dei, et opera manuum ejus annuntiat firmamentum.* (Ps. 18.) Le livre des Psaumes n'est pour ainsi dire qu'un long poëme où le prophète, empruntant les harmonieux accords des anges et des chérubins, chante sur sa harpe la grandeur, la sagesse et la puissance du Créateur. Ici, il nous représente le grand Jéhovah faisant sortir le monde du néant par la force de sa parole, lançant dans l'immensité de l'espace le soleil, la lune, les étoiles, comme des brins de poussière, et assignant à chaque astre l'orbite qu'il doit décrire; là, il nous le montre creusant d'immenses abimes pour y renfermer les mers, leur opposant d'infranchissables barrières, et leur disant avec autorité : Vous n'irez pas plus loin, et ici viendra se briser l'orgueil de vos flots. — Dieu jette un regard sur la terre, et elle tremble; il touche les montagnes, et elles fument; il étend les cieux comme une tente; les nuages lui servent de char, et il s'envole sur l'aile des vents. Les orages sont ses messagers, et les éclairs obéissent à sa voix. Il établit la terre sur une base solide, et rien ne pourra l'ébranler que le souffle du Tout-Puissant. Il se revêt de la mer comme d'une ceinture; les eaux se meuvent au sommet des montagnes et s'enfuient au bruit de son tonnerre. Par lui les montagnes se couvrent d'arbres et de rochers, et les vallées de fruits et de verdure. Il peuple les airs d'innombrables oiseaux; le passereau sur l'humble chaumière, et le lion qui rugit au désert, chantent également ses louanges. Le nom du Très-Haut est proclamé jusque dans les profondeurs de l'Océan, et les cétacés qui suivent les na-

vires annoncent aux humains qu'eux aussi sont les créatures de Dieu. *Béni soit à jamais le Seigneur ; il est aussi bon qu'il est magnifique, et il contemple avec amour ses créatures et l'ouvrage de ses mains.*

» Ainsi s'exprimait le Prophète Royal. Mais comment nous exprimerons-nous, messieurs, nous qui avons vu l'esprit investigateur de l'homme aller successivement dérober au sein de la nature la plus grande partie des secrets et des mystères que Dieu y avait déposés depuis l'origine des siècles? Berthold Schwarz trouve dans le salpêtre, le soufre et le charbon, les éléments de cette formidable poudre à canon qui semble avoir rendu l'homme maître de la foudre et du tonnerre; Franklin désarme le nuage destructeur ; la boussole trace au matelot une route certaine à travers les flots de la mer ; le gaz éclaire nos villes ; Guttenberg fait parler le bois et le papier ; Sennefelder et Malapeau donnent la vie à la pierre et au marbre ; le microscope nous fait admirer la puissance et la sagesse de Dieu jusque dans les plus petits insectes ; et Herschell, avec son ingénieux télescope, nous apprend que les objets s'amoindrissent à mesure qu'ils s'éloignent du ciel et qu'ils se confondent avec la terre.

» Toutes ces découvertes ont été faites par le génie de l'homme ; mais malheur à lui s'il ne savait pas y voir l'inspiration divine et les effets de la bonté de son Dieu ! Qu'il ne s'y trompe pas, toute grâce excellente et tout don viennent d'en haut et descendent du père des lumières; c'est lui qui éclaire tout homme venant en ce monde, qui lui départit les dons de l'intelligence, qui dirige ses pas et qui daigne lui faire part de ces immenses trésors de science qu'il renferme dans son sein. Sans lui, sans sa lumière, nous serions condamnés à nous traîner misérablement sur

une terre de ténèbres, et nous serions dépourvus de tous les avantages précieux qui embellissent notre existence. C'est donc à Dieu que nous devons rapporter la gloire de toutes ces inventions nouvelles qui nous transportent, nous enchantent, puisqu'elles ne sont que des manifestations de sa bonté dans l'ordre physique comme dans l'ordre moral; il les a confiées à son Église, afin qu'elle les bénisse, qu'elle les sanctifie, et qu'elle s'en serve pour exciter notre reconnaissance et notre amour envers le souverain auteur de tout bien.

» Aussi voyons-nous l'Église de Jésus-Christ prendre sous son patronage toutes les découvertes vraiment utiles à l'humanité, et implorer sur elles et sur leurs auteurs, avec une touchante sollicitude, les grâces et les bénédictions du ciel.

» Sous ce rapport, notre siècle n'est pas resté en arrière, et il peut à juste titre revendiquer le droit d'être appelé celui des découvertes. Je dis même plus, et ma parole ne paraîtra pas suspecte à ceux qui, pour des raisons quelconques, se plaisent peut-être encore à nourrir des préjugés qui appartiennent à un autre temps; je ne crains pas, dis-je, d'affirmer que notre siècle n'a pas même à envier au passé le sentiment religieux, comme on a bien voulu le dire quelquefois en le calomniant. Car voyez ces hommes dont les nobles efforts ont doté le pays d'établissements gigantesques, et nous font, comme par enchantement, traverser notre belle patrie par une force motrice presque inconnue jusqu'alors, et dérobée à ce qu'il y a de plus simple et de plus commun dans la nature; voyez ces hommes d'un si parfait dévouement et d'une si haute intelligence invoquer les prières de l'Église sur l'ouvrage de leurs mains,

rendre à Dieu ce qui est à Dieu, et mettre les créatures sous la protection et la sauvegarde du Créateur.

» Daignent ses bénédictions descendre sur ces rails, sur ces voies, sur ces locomotives, sur ces chars, sur les voyageurs, sur les dignes chefs qui ont dirigé cette œuvre admirable, sur cet homme modeste et persévérant (1) qui a conçu ce grand ouvrage, et dont la fermeté, en dépit de l'esprit de spéculation, a triomphé dans les mauvais jours de toutes les résistances et de tous les obstacles, sachant bien qu'il faisait un ouvrage utile au pays.

« Daignent les bénédictions du ciel descendre sur cet illustre voyageur (2) dont la vie publique a toujours répondu à son éminente capacité et à sa haute réputation de probité et de vertu, sur cet homme de science et de bien qui visite et protège les monuments de la piété de nos pères, et vient, au milieu de nous, encourager les inventions nouvelles, et qui, par sa position antérieure, je le dis avec attendrissement et reconnaissance, a laissé dans le cœur du clergé de France de si nobles et de si touchants souvenirs!

» Enfin, daignent-elles descendre, ces abondantes bénédictions, sur le gouvernement du Roi que la Providence nous a donné et conservé, sur ce Roi qui préside avec tant de sagesse à nos destinées, et qui est devenu pour ainsi dire la providence de l'Europe tout entière.

« Que le rapprochement que les chemins de fer établissent entre les nations de la terre nous apprenne que, dans la même proportion, la terre elle-même doit se rapprocher

(1) M. Nicolas Kœchlin.

(2) M. Teste, ministre des travaux publics, et ex-ministre de la justice et des cultes.

du ciel, et qu'il nous encourage à marcher avec la même vitesse dans les voies de la vérité et de la vertu, pour nous réunir un jour dans le sein du créateur du ciel et de la terre. »



II.

Toasts du banquet de Mulhouse.

—

PREMIER TOAST.

Par M. Berger, président du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer :

Au Roi!

Nous regrettons de ne pouvoir donner que de souvenir le toast de M. Berger, conçu à peu près en ces termes :

» Messieurs,

» En 1830, lorsque la France se trouva définitivement en possession de ses libertés, elle voulut les affermir en les

établissant sur les bases de l'ordre et du travail. Elle voulut les rendre chères à ses enfants, en les élevant tous graduellement aux jouissances de l'instruction et du bien-être. Dans cette pensée, elle appela à présider à ses destinées un prince qui, par son passé, offrait à l'intérieur comme à l'extérieur de nobles garanties pour la liberté, pour l'ordre, pour la paix, mais pour une paix honorable, la seule qui convienne à la France. L'histoire, qui fait justice des déclamations des partis, dira si le règne de Louis-Philippe n'a pas justifié les espérances qui l'accueillirent à son origine. Depuis 1830, l'enseignement primaire a reçu un développement extraordinaire; le haut enseignement a grandi encore; des routes et des canaux se sont ouverts de toutes parts; nos ports ont été creusés ou embellis, nos côtes se sont couvertes de phares. De nombreux monuments commencés sous d'autres gouvernements se sont achevés. Puissent le spectacle des utiles travaux de son règne, les progrès de l'industrie, la grandeur de la nation française, le consoler des chagrins profonds dont un événement récent est venu l'accabler comme roi et comme père. »

DEUXIÈME TOAST.

Par M. Emile Dollfus, président de la Société Industrielle de Mulhouse.

A M. le Ministre des Travaux Publics!

« Au chef éclairé d'une administration appelée à prendre une part si large au développement et à la consolidation de

la richesse nationale ; au protecteur de toutes les entreprises qui peuvent ajouter à la prospérité et à la puissance du pays !

» Messieurs, poussés par ce besoin de mouvement qui semble caractériser notre époque, les peuples de l'Europe, après s'être long-temps rencontrés sur les champs de bataille, et bien que livrés aujourd'hui aux travaux de la paix, paraissent avoir appris à se faire une guerre nouvelle, moins désastreuse sans doute qu'autrefois, mais non moins ardemment soutenue, et non moins riche en luttes difficiles, en faits glorieux. La guerre d'aujourd'hui est celle des conquêtes intellectuelles, du progrès, du développement industriel et commercial, une guerre de rivalités d'institutions, de travaux enfin qui assurent la grandeur d'une nation, et viennent féconder les sources de la richesse publique, du bien-être particulier de tous.

» Dans cette lutte nouvelle la France ne pouvait demeurer en arrière ; elle a compris la nécessité d'y occuper encore l'un des premiers rangs, et c'est à son Ministère des Travaux Publics qu'elle a dû particulièrement en cette circonstance confier le soin de répondre aux hautes exigences que sa position lui imposait.

» Une pareille mission n'eût pu être remise en des mains plus dignes : aussi, grâce à la sollicitude, à l'activité déployées par cette administration, et par son chef actuel surtout, d'immenses entreprises ont déjà été terminées, d'autres sont en voie d'exécution, de nouveaux travaux enfin sont préparés. La reconnaissance publique en a accueilli le projet, elle en signalera l'achèvement.

» Les enfants de l'Alsace, en joignant en ce moment leur voix à celle qui s'élève de tant de points de la France,

pour rendre, eux aussi, hommage à de si éminents services, éprouvent encore le besoin d'exprimer leur gratitude au ministre d'être venu parmi eux, non seulement pour présider à l'inauguration du grand chef-d'œuvre de leur industrie, mais encore pour entendre leurs vœux, pour étudier au milieu d'eux les besoins, les créations que réclame encore une partie si intéressante du territoire national. Parmi celles-ci, il en est une surtout sur laquelle a dû se fixer son attention : c'est l'établissement de la ligne de fer qui relierait notre province avec le centre de la France, et par là avec la capitale. Mais déjà l'activité que le ministre a rencontrée partout en parcourant nos contrées, l'importance des nombreuses industries qui y sont exploitées, et dont les produits ont été mis sous ses yeux, tout ce dont enfin il a été témoin parmi nous, doit lui avoir démontré que cette nouvelle voie de communication ne forme que le complément indispensable de ce qui existe aujourd'hui, qu'elle devient une nécessité. L'Alsace peut donc être tranquille désormais, car sa cause vient de gagner un nouvel, un puissant interprète : aussi, en conviant, dès ce moment, à la nouvelle cérémonie d'inauguration qu'elle ose entrevoir, l'hôte illustre qu'elle a le bonheur de posséder aujourd'hui, répète-t-elle tout entière avec nous : Honneur et reconnaissance à M. le Ministre des Travaux Publics ! »

Après ce toast, M. le Ministre des Travaux Publics s'est levé et a répondu :

« Messieurs,

» C'est en effet un haute leçon que celle que trouve au milieu de vous l'homme appelé par la confiance du Roi à la

direction des travaux publics en France. Ah ! quel serait le cœur assez peu digne de cette confiance pour n'être pas profondément remué à la vue de tant de merveilles enfantées sur cette terre d'Alsace par le génie de l'industrie, par la persévérance et le bon esprit de ses habitants ? Le spectacle offert à mes yeux laissera dans mes souvenirs une trace profonde.

» Mais l'entreprise que nous inaugurons, et sur laquelle viennent de descendre les bénédictions du ciel, n'est elle-même que le prélude d'autres travaux plus importants encore, destinés à rapprocher les différentes parties de ce beau pays de France et à resserrer les liens qui leur font une vie commune. La grande voie de communication ouverte entre la capitale de l'Alsace et les frontières de l'Helvétie n'est qu'un anneau de la chaîne qui doit un jour unir la France aux nations voisines, mettre incessamment en présence et lier entre elles toutes nos industries, concentrer et multiplier les forces et les richesses nationales.

» L'Alsace l'a compris, un peuple n'est véritablement grand que lorsque, dans ce qu'il fait, il trouve la révélation de ce qu'il peut faire et la volonté d'accomplir tout ce qui est nécessaire au développement de sa prospérité.

» Des circonstances auxquelles je ne veux pas même faire allusion ont arrêté un moment le magnifique essor qui, pour nous, a rendu la paix si féconde et changé en dix ans la face du pays.

« Désormais à l'ombre d'une paix honorable, la France va rentrer dans cette carrière dont elle a été passagèrement détournée, et elle y marchera d'un pas rapide et sûr, qui convient au rang qu'elle occupe dans le monde. Ses voisins lui en donnent l'exemple par de nombreux et utiles tra-

vaux ; même sur ce point, elle ne peut pas, elle ne veut pas accepter l'infériorité. C'est là, messieurs, la pensée qui me dirigera dans l'accomplissement de la tâche que le Roi a daigné me confier. C'est aussi, je ne crains pas de le proclamer, la pensée du gouvernement. Permettez-moi d'y mêler l'expression de mes sentiments personnels d'affectueuse reconnaissance pour vous tous et pour les hôtes illustres dont la présence ajoute tant d'éclat à cette solennité. »

TROISIÈME TOAST.

Par M. Schützenberger, maire de Strasbourg :

« *A M. Nicolas Kœchlin !*

» La grandeur nationale, le développement progressif de la civilisation, sont dus à l'action combinée de la science qui arrive à surprendre les secrets de la nature par l'observation des faits, par la recherche de leurs causes et par le travail d'application qui féconde les résultats auxquels l'étude a conduit. Sans la science, l'industrie et le commerce, ces puissants leviers de la civilisation moderne, dont les étonnants progrès nous frappent dans cette cité hospitalière, seraient restés renfermés dans d'étroites limites, et n'auraient jamais pris un si admirable essor ; sans les travaux d'application, les découvertes de la science seraient restées l'objet d'une vaine et stérile curiosité.

» Honneur aux hommes d'action et de courageuse entreprise qui savent apporter dans ce rude travail d'applica-

tion l'aptitude et la patience qui seules exécutent de grandes choses !

» Honneur à M. Nicolas Kœchlin, qui termine une noble carrière consacrée aux grands intérêts de son pays par l'ouverture de la plus grande ligne de fer qui sillonne la France ! Honneur à son énergique persévérance ; puisse-t-il trouver dans la reconnaissance de ses compatriotes une compensation à de si nobles travaux !

» Honneur au gouvernement qui s'est associé activement à ce grand travail ! Nous aimons tous à y trouver un gage que la France, à laquelle on se plait à reconnaître l'initiative des grandes choses, ne se laissera pas long-temps dépasser par des nations rivales ; le chemin créé par M. Nicolas Kœchlin se liera certainement un jour à un système complet de ces voies de communication si rapides qui multiplient les relations de province à province, de pays à pays, par des liens d'autant plus durables qu'ils sont fondés sur les intérêts.

» Honneur au créateur du chemin de fer de Strasbourg à Bâle ! »

M. Nicolas Kœchlin a répondu en ces termes :

« J'accepte avec reconnaissance, mais pour ma part seulement, le témoignage que je reçois dans cette solennelle circonstance.

» Le sentiment de faire une chose utile à mon pays et à la cause des chemins de fer en France avait besoin d'être soutenu comme il l'a été par le concours de mes associés, de MM. nos ingénieurs, et de tous les hommes de cœur

et d'action avec lesquels j'ai travaillé en commun à notre œuvre alsacienne.

» C'est surtout aussi avec MM. les administrateurs et avec M. Javal, banquier de la compagnie, que j'aime à partager les témoignages si flatteurs dont je viens d'être l'objet. Dans les difficultés de toute nature que nous avons eues à surmonter, mon courage aurait peut-être souvent failli sans leur assistance à tous. »

QUATRIÈME TOAST.

Par M. Schwilgué, ingénieur en chef du département du Bas-Rhin :

« *A MM. Chaperon et Bazaine, ingénieurs des travaux du chemin de fer !*

« Messieurs,

» Nous venons d'assister à une grande expérience dont les résultats sont de nature à frapper vivement l'attention publique. Une compagnie s'est engagée à exécuter le chemin de fer de Strasbourg à Bâle en cinq années. A peine trente mois sont-ils écoulés que déjà cette compagnie livre au public deux sections importantes du chemin. Sept mois plus tard elle termine une nouvelle section, et au bout d'un nouveau délai de quatre mois elle met en activité la ligne tout entière ; ainsi, par ses efforts, le pays jouit, deux ans avant le terme fixé par la loi, d'une communication rapide sur la plus grande longueur qui ait encore été entreprise en France.

» Pour atteindre cet important résultat, il a fallu toute l'énergique volonté de M. Nicolas Kœchlin ; mais, messieurs, il a fallu en même temps que cette volonté fût puissamment secondée par le talent et l'activité des ingénieurs qui ont été chargés des travaux. Sous ce rapport, MM. Bazaine et Chaperon ont prouvé qu'ils étaient à la hauteur de leur mission : ni l'inspiration qu'exige la conception d'un vaste projet, ni l'aptitude qu'il faut pour en diriger l'exécution avec sûreté et rapidité, ni la persévérance nécessaire pour vaincre les nombreux obstacles qui se rencontrent dans une grande entreprise, ne leur ont manqué. Ils ont dignement représenté dans cette circonstance le corps auquel ils appartiennent : la présence des nombreux ingénieurs qu'ils ont vus accourir ici doit être pour eux une preuve éclatante de l'estime qu'ils ont inspirée à tous leurs collègues.

» Aussi chacun de nous a-t-il applaudi à la distinction récente dont ils ont été l'objet de la part d'une administration qui honore tous les mérites. Enfin, messieurs, ils peuvent compter sur une autre récompense encore, je veux parler de la reconnaissance publique. Oui, messieurs, la reconnaissance publique leur est acquise pour les grandes et utiles choses qu'ils ont faites, et si mon pressentiment, comme enfant du pays, ne me trompe pas, le nom de M. Nicolas Kœchlin, qui est désormais compté parmi les bienfaiteurs de l'Alsace, ne sera jamais prononcé sans qu'on se rappelle en même temps les noms des ingénieurs habiles qui lui ont prêté l'appui de leur talent.

» *A la santé de MM. Bazaine et Chaperon !* »

CINQUIÈME TOAST.

Par M. CAMILLE BOURCART, capitaine de la garde nationale, l'un des commissaires du banquet :

« *A nos invités, aux autorités et fonctionnaires de tout ordre dont la présence est venue ajouter à l'éclat de cette solennité !*

» *Au prélat qui s'est si noblement associé à la grande fête d'aujourd'hui en lui donnant une si touchante consécration religieuse !*

» La présence, au milieu de nous, de monseigneur le coadjuteur de Strasbourg nous donne l'assurance que, loin de répudier les progrès de l'esprit humain, la religion, dont il est un des plus dignes représentants, se réjouit de ces glorieux efforts du génie, de ces victoires pacifiques remportées par l'intelligence sur la matière.

» Sublimes trophées que chaque siècle ajoute aux trophées des siècles passés, et que la religion recueille pour en faire hommage à cette intelligence suprême dont la nôtre n'est qu'une faible émanation.

» L'Alsace entière vous remercie, monseigneur. Elle a salué avec enthousiasme votre avénement à l'épiscopat, parce qu'elle se rappelle avec orgueil que vous êtes né au milieu de ses riantes campagnes; parce qu'elle sait que vous êtes savant, charitable, conciliant; parce qu'elle sait enfin que vous connaissez les besoins de notre époque et que vous saurez les satisfaire; et c'est avec bonheur qu'elle se confie à vous.

» A vous aussi, représentants de l'armée! En voyant vos éclatants insignes se mêler à notre paisible cortége, nos souvenirs se reportent à ces jours glorieux où vous avez si vaillamment combattu, et vous nous apparaissez entourés de la noble auréole de vos fatigues, de vos souffrances et de votre héroïque dévouement.

» Est-il besoin de vous dire que dans le calme de la paix, comme aux jours du danger, nous serons toujours heureux de nous retrouver sous le même drapeau?

» A vous tous enfin, messieurs, étrangers à notre cité, qui êtes venus nous donner une preuve de votre sympathie; à vous surtout nos voisins de Bâle, auxquels notre ville est unie depuis longues années par tant de liens sympathiques! Mulhouse apprécie l'honneur que vous lui faites et l'intérêt que vous lui portez : vous avez compris que l'inauguration de notre chemin de fer était un pas solennel fait dans la voie du progrès industriel et de la civilisation. Aussi est-ce de grand cœur que nous vous remercions du concours que vous nous avez prêté, et que nous nous écrions encore une fois : *Honneur à nos invités!* »

M. Burckhardt, bourgmestre de Bâle, a répliqué ainsi à ce toast :

« *A l'union des peuples!*

» Messieurs,

» En vous remerciant de tout mon cœur de la manière amicale dont Bâle a été mentionnée, je me permets de vous présenter quelques considérations. Quand on a vu, comme aujourd'hui, dans la construction de ce chemin de fer,

dans l'exposition industrielle, ce que l'industrie peut atteindre, on est naturellement conduit au désir qu'une paix durable lui soit accordée, pour qu'elle puisse se développer de plus en plus. Eh bien, messieurs, les chemins de fer ne pourraient-ils pas être un des moyens que la Providence nous a donnés pour que nous nous en servions à affermir la paix générale? Ces nombreux essaims de voyageurs qui vont visiter les pays voisins ou même plus lointains, ne reviendraient-ils pas avec de la bienveillance et de la sympathie pour ceux-ci? Ne se seraient-ils pas aperçus que chaque nation a quelques qualités estimables; chacune, des institutions et des mœurs qui ont quelque valeur; chacune, sa route dans laquelle elle peut tendre vers le perfectionnement; chacune encore, une part de bonhomie et d'amitié pour les autres; que toutes enfin sont les enfants d'un père commun?

» A la justice réciproque, à l'amitié des nations! »

SIXIÈME TOAST.

Par M. Charles Boersch, membre du conseil municipal de Strasbourg:

« *A l'union des villes de l'Alsace situées sur le chemin de fer!*

» Il fut un temps où les liens d'une fraternité intime unissaient les cités de l'Alsace; un temps où leur alliance était pour elles un gage réciproque d'indépendance et de sécurité; où leurs bannières étaient honorées par les princes et par les empereurs; où elles se glorifiaient du titre de villes libres; où, liguées pour la défense de leurs droits et de leurs intérêts communs, elles battaient en brèche la

féodalité dont les châteaux-forts, comme autant de nids de vautours, les menaçaient du haut de nos montagnes.

» C'était pour elles une époque de gloire et de grandeur, mais d'une gloire sans éclat, d'une grandeur sans écho, et qu'il faut laisser reléguée désormais dans les traditions de notre histoire.

» L'avenir, un avenir nouveau se déroule devant elles aujourd'hui; les libertés pour lesquelles combattaient nos ancêtres n'étaient elles-mêmes que des priviléges; les droits qu'ils revendiquaient n'étaient que des monopoles; la liberté réelle, cette fille de la civilisation moderne, ne s'est levée sur nos vieilles cités impériales que dans la nuit du 4 août 1789, lorsqu'elles sont venues faire sur l'autel de la patrie le sacrifice de leurs constitutions surannées, et se confondre sans restriction et sans regret dans la vaste unité de la nationalité française. C'est là le lien puissant, le lien indissoluble, qui les enchaîne désormais. Elles étaient unies jadis par une haine commune de la noblesse féodale; elles sont unies aujourd'hui par un commun attachement à notre belle France; elles sont heureuses et fières d'être sur les bords du Rhin comme les sentinelles avancées de la nation française, comme les boulevards de sa sécurité et de sa grandeur. L'Alsace bénit le chemin de fer, dont le courage et la persévérance d'un de ses enfants viennent de la doter, non seulement parce qu'il fécondera sa prospérité matérielle, mais aussi parce qu'en reliant les villes assises sur ses rails, il multiplie leurs forces, associe leurs sympathies, accroît leur confiance réciproque et leur puissance au moment du danger, et offre ainsi une garantie nouvelle à la sûreté du pays.

» Ah! je ne crains pas de le proclamer au milieu de cette

assemblée où siègent des représentants de toutes les parties de l'Alsace, si nous sommes les derniers venus dans cette grande et belle famille qui se presse autour du drapeau tricolore, nous ne serons cependant jamais les derniers lorsque la patrie aura besoin du courage et du dévouement de ses enfants; et si, comme naguère, les échos de la Forêt-Noire devaient nous apporter encore dans des chants provocateurs les souvenirs de notre passé germanique, et appeler vers un retour à l'Allemagne les vœux et les espérances de l'Alsace, les échos des Vosges leur répondraient par nos cris d'amour et de dévouement pour la France :

» *A l'union des villes de l'Alsace, à leur union avec la France !* »

SEPTIÈME TOAST.

Par M. le docteur Penot, professeur de chimie :

« *Aux ouvriers français !*

» Messieurs, à l'aspect de toutes les merveilles que le chemin de fer et l'exposition viennent de prodiguer à nos yeux, nous avons admiré d'abord la savante expérience de nos ingénieurs et la rare habileté de nos industriels. Lorsque ensuite nous avons porté notre attention sur chacune des parties de ce magnifique ensemble, lorsque nous avons voulu connaître jusque dans leurs détails tous ces élégants produits, tous ces utiles travaux, nous n'avons pas été moins frappés de l'intelligence, de l'adresse, du goût de ces ouvriers qui ont reproduit avec tant de fidélité les pensées de ceux qui les dirigent. Honneur donc aussi, messieurs, à

ces hommes modestes, qu'il y aurait de l'injustice à oublier dans cette solennité!

» Rappelons surtout, à la gloire des ouvriers français, que si, au milieu des inquiétudes qui travaillent et parfois ébranlent la société, quelques uns se sont laissés égarer un moment par des théories séduisantes, mais funestes, presque tous les ont rejetées avec cette sagesse instinctive du peuple, qui lui apprend que le temps ne consacre que les institutions qu'il est lent à faire éclore. C'est dans le travail qui donne le bien-être; c'est dans l'ordre qui amène le travail; c'est dans l'avenir qui doit mûrir et améliorer notre organisation sociale, qu'ils ont prudemment cherché le bonheur et placé leurs espérances.

» *Aux ouvriers, qui contribuent pour une si large part à la fortune, à la force, à la gloire de la France!* »

HUITIÈME TOAST.

Par M. Cottard, recteur de l'Académie de Strasbourg :

« *Aux progrès de l'esprit humain!*

» Cet accomplissement de la promesse divine qui, au grand jour de la création, avait annoncé à l'homme l'empire de la nature!

» S'il a été donné à nos devanciers dans la chaîne des siècles de lire les premiers aux astres, de se guider sans étoiles sur le vaste Océan, de prêter une voix au temps, une figure à la parole, notre âge, par une magnifique amplification de la pensée, n'a-t-il pas aussi ses miracles de

science et d'industrie? Franklin force la foudre à nous obéir, Parmentier et Jenner arrêtent la famine et la mortalité, l'abbé de L'Épée répare envers les sourds-muets l'apparente injustice d'un Dieu dont il est le digne interprète, Haüy restitue aux aveugles les ressources des arts, les jouissances de la littérature. Ce n'est pas assez encore pour l'infatigable intelligence humaine. Des filons sans valeur étaient abandonnés au chauffage du pauvre : elle les étudie, les sonde, les pressure,... le gaz en jaillit, et voilà que les nuits ont leur soleil, que les vaisseaux franchissent les mers sans voiles et sans rames; voilà que des chars sans coursiers, dévorant l'espace, rapprochent les peuples pour les confondre en une seule famille sous la triple bannière du travail, du bien-être et de la liberté !

» Oui ! l'Éternel a fait l'homme à son image; car l'homme, lui aussi, a parlé, et la nature brute a enfanté des merveilles ! »

NEUVIÈME TOAST.

Par M. Michel Chevalier, conseiller d'État, professeur d'économie politique au Collége de France :

« *A la prompte exécution du réseau des chemins de fer européens. Puisse notre patrie en donner enfin le signal !*

» Considérés comme voies commerciales, les chemins de fer font des merveilles. Ils anéantissent les distances et décuplent la puissance du temps. Ils étendent les facilités d'approvisionnement et de débouché au-delà de ce qu'il y a vingt ans les imaginations les plus ardentes auraient pu

espérer. Certes, ce sont là des services signalés, et ce n'est pas ici, au sein d'une ville qui brille au premier rang parmi nos cités industrielles; ce n'est pas au milieu de l'élite des manufacturiers du royaume, qu'il serait permis de méconnaître ou d'atténuer l'importance des chemins de fer sous le rapport commercial. C'est admirable, c'est prodigieux; et pourtant, lorsqu'ils existeront sur une échelle européenne, les chemins de fer se recommanderont par des titres d'un ordre plus relevé. Il leur sera donné de répandre en même temps sur les sociétés d'autres bienfaits plus grands encore.

» Le plus éclatant service qu'on puisse rendre à la civilisation, celui qui, même commercialement, aura les conséquences les plus vastes, c'est d'abaisser les barrières que l'ignorance des temps primitifs, la jalousie des aristocraties conquérantes et de funestes préjugés avaient élevées entre les nations ; c'est d'établir des liens d'amitié de plus en plus étroits entre les grandes fractions de la famille humaine. Avec des hommes aussi éclairés que ceux qui me font l'honneur de m'écouter, il serait superflu d'exposer comment les chemins de fer européens seraient les instruments de ce résultat si digne d'envie. Les peuples civilisés qui composent aujourd'hui l'Europe ne sont ennemis ou jaloux les uns des autres que parce qu'ils ne se connaissent pas. En leur apprenant à se connaître et à s'aimer, les chemins de fer cimenteront la paix du monde. Ils installeront à poste fixe la paix, non pas une paix factice qui toujours semble au moment de se rompre, mais la paix véritable, celle qui concilie les nationalités sans les effacer ni les amoindrir, la paix fondée sur la confiance et l'estime réciproques, la paix, la grande et noble paix qui porte dans les

plis de son manteau des améliorations incalculables. Les chemins de fer européens élargiront pour chaque individu comme pour chaque peuple la sphère des affections, en même temps qu'ils étendront indéfiniment le cercle du bien-être. Les chemins de fer seront donc les agents d'un progrès politique et moral : ils réaliseront un vœu qui depuis long-temps fait battre le cœur des amants passionnés de la liberté, celui de la sainte alliance des peuples. Mais ils la constitueront, cette sainte alliance, sous une forme qui ne sera pas moins chère aux défenseurs dévoués du principe d'ordre et d'autorité, aux amis les plus résolus et les plus clairvoyants du système monarchique.

» Ce n'est pas tout, messieurs : le réseau européen fera plus encore ; il sera l'agent d'un progrès religieux. Vous êtes de trop bons esprits pour ne pas me permettre de prononcer ici le nom sacré de la religion à propos des chemins de fer. Et quoi de plus naturel, après la cérémonie touchante et pleine de majesté dont ce matin nous avons été les témoins ! C'est donc avec une conviction profonde et avec l'émotion toute fraîche qu'ont laissées en moi les accents d'un vénérable prélat, que je le dis : l'entreprise des grandes lignes européennes aura un caractère entièrement religieux : tout ce qui sur la terre efface des antipathies et des haines particulières ou nationales, tout ce qui apprend aux peuples et aux individus à s'estimer et à s'aimer, tout est du domaine direct de la religion. Y a-t-il donc rien de plus religieux que cette fraternité des diverses parties de l'Europe et du genre humain que les chemins de fer tendent à établir ? Le précepte le plus sublime du christianisme, n'est-ce pas la fraternité universelle ?

» En ce moment, au Nord et au Midi, l'Allemagne tout

entière, gouvernants et gouvernés, s'agite pour l'établissement de ses grandes lignes de chemin de fer ; la Russie elle-même accomplit maintenant, dans les provinces polonaises, des lignes non moins étendues, et elle en prépare d'immenses au cœur de l'empire. L'exécution des lignes françaises est devenue une affaire de nécessité, de dignité nationale ; et après l'assurance positive que vient d'exprimer ici l'un des membres les plus éloquents du cabinet, M. le Ministre des Travaux Publics, il est clair que le gouvernement du Roi le sent non moins vivement que nous. Il n'est pas possible que la France diffère plus long-temps l'entreprise de ces grandes lignes ; il ne se peut pas que la France tarde davantage à suivre l'exemple que lui a donné l'Alsace, en construisant des chemins de fer d'une extrémité à l'autre de son sol, avec une promptitude inouïe et une rare perfection. Ce n'est ni plus ni moins qu'une question d'honneur national, et quand il s'agit de son honneur, il n'y a rien dont la France ne soit aussitôt capable. Au nom de l'honneur national, la France ne connaît plus d'obstacle, et cette fois, Messieurs, l'obstacle est facile à lever ; il suffit de vouloir fortement et patriotiquement : c'est ainsi qu'on veut en Alsace.

» A la prompte exécution du réseau européen ; notre patrie va enfin le commencer chez elle ! »



III.

Toasts du banquet de Strasbourg.

PREMIER TOAST.

Par M. Sers, préfet du Bas-Rhin :

« *Au Roi!* »

» Messieurs,

» Non seulement le Roi en France est la clef de voûte de la constitution, mais il est aussi, par la manière dont il a été appelé au trône, la représentation la plus réelle et la plus complète des intérêts actuels. Il résume en lui les

institutions nouvelles et les intérêts anciens ; le passé de la France par son origine princière ; son avenir par le chevauchement qui s'est fait par-dessus la vieille dynastie aux jours glorieux de Juillet, où la France se leva comme un seul homme en face de tous, fière comme elle a le droit de l'être en sa qualité d'aînée de l'Europe et de contemporaine de la liberté de Rome.

» Le Roi a son droit légitime fondé sur les acclamations du peuple ; il l'exerce pour le peuple et par le peuple, par ce vrai peuple qui est intelligent et travailleur, qui n'est pas l'écume ou la lie des sociétés, comme les émeutiers des grandes villes, mais qui pense et qui travaille. Ce peuple commence au fils aîné du Roi et finit à la limite à laquelle cesse le travail et paraît le désordre.

» La royauté n'a failli à aucune de ses missions ; quelque tendance qu'ait notre pays vers les intérêts du moment, il a dû ressaisir la perpétuité des institutions en créant une dynastie au moment où il foudroyait les débris d'une autre, il l'a recherchée et formulée dans la personne du Roi Louis-Philippe.

» En vain des profondeurs de la fange révolutionnaire, huit assassins ont invoqué le saint nom de la liberté et ont voulu se couvrir de son manteau pour glorifier le crime.

» Aux acclamations de la France pure et libérale, ils ont été refoulés dans l'isolement ; châtiment terrible que l'humanité éclairée des temps modernes inflige aux plus ignobles scélérats, et qui semble destiné à succéder à l'échafaud comme le dernier des supplices.

» Que le Roi, présent à l'inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, par son digne ministre, reçoive ici l'hommage de notre reconnaissance pour le bien qu'il fait

à la patrie. Que l'élan de tous les cœurs français retentisse jusqu'à son cœur et le console d'un crime récent. Que la prospérité de notre belle et fière Alsace lui soit en hommage pour le bien que lui a fait son gouvernement, et qu'il vive long-temps pour compléter son œuvre et pour le léguer à ses fils. Vive le Roi ! »

DEUXIÈME TOAST.

Par M. Schützenberger, maire de Strasbourg :

« *A M. le Ministre des Travaux Publics !*

» Une société nouvelle, une société jeune, forte et riche d'avenir, est sortie des luttes qui, durant un demi-siècle, ont agité la France et ébranlé l'Europe.

» Connaître les besoins de cette société, régler ses forces et ses mouvements, la diriger vers le noble but qu'elle poursuit et qui doit couronner tant et de si longs efforts, voilà l'œuvre à laquelle chacun, dans sa sphère et selon ses forces, doit se consacrer avec un complet dévouement.

» Des esprits chagrins ont dit que notre époque était une époque de décadence. Ils calomnient leur pays, car la plénitude de la vie se déploie dans toutes les sphères de l'existence sociale, et déborde parfois.

» Des esprits arriérés se sont tournés vers le passé ; ils épuisent de nobles forces dans un stérile travail d'imitation, dans des luttes sans but positif.

» Notre époque est une époque d'organisation, de travail pacifique ; elle est chargée de l'application des grands

principes que nos pères ont conquis. Voilà ce que le bon sens du pays a compris ; voilà la tâche, la glorieuse tâche pour l'accomplissement de laquelle le gouvernement pourra s'appuyer sur toutes les forces vives et sur toutes les sympathies du pays.

» Honneur à M. le Ministre des Travaux Publics ! Il a voulu voir de ses propres yeux, il est venu s'informer auprès des populations elles-mêmes de leurs besoins et de leurs intérêts. C'est là une enquête dont les résultats ne seront point stériles. Les questions dans lesquelles sont engagés tant d'intérêts divers seront décidées avec impartialité, avec justice ; elles le seront bientôt, nous en avons l'assurance, et elles le seront d'après les hautes vues d'intérêt général. Non avons pour gage la parole, la loyauté bien connue de l'homme honorable qui représente le gouvernement du Roi auprès de nous.

» La ville de Strasbourg est maintenant rassurée sur les grands intérêts de son avenir commercial ; elle attend avec confiance la décision à laquelle M. le Ministre des Travaux Publics aura la plus grande part sans doute. Je suis heureux d'être ici l'organe de notre reconnaissance, ainsi que de l'estime et de la confiance qu'il a su nous inspirer ! »

Dans une chaleureuse improvisation que nous ne voulons pas essayer de retracer, car nous craindrions d'affaiblir l'effet qu'elle a produit et que chaque invité se rappellera, le Ministre témoigne sa reconnaissance à l'Alsace de l'accueil qu'il a reçu dans toutes les villes de notre province qu'il a visitées ; il a exprimé toute la sympathie que cet accueil lui inspirait, tous les souvenirs d'affection et de bonheur qu'il emportera de son séjour dans nos contrées, et qui, a-t-il ajouté, ne lui seront pas moins chers

que les plus doux souvenirs de son berceau ; il demande la permission de rapporter tous ces hommages si flatteurs à S. M. le Roi des Français, dont il trace un portrait éloquent et vrai. Passant à la question des chemins de fer, le ministre dit que les rails-ways *sont les ailes du commerce et de l'industrie*, et il voit dans l'avenir notre patrie heureuse sous la double égide du travail et de la liberté. Il termine ainsi cette allocution, souvent interrompue par de longs applaudissements : « *Honneur à cette cité libre, glorieuse et fière, et surtout éminemment française, à la ville de Strasbourg !* »

TROISIÈME TOAST.

Par M. de Golbery, député du Haut-Rhin :

« *A Nicolas Kœchlin !*

» A celui dont nous venons de consacrer le succès dans une double fête vraiment alsacienne et patriotique.

» Nicolas Kœchlin a toujours été la noble expression de la pensée de son époque et de son pays.

» Quand la France combattait, on l'a vu recueillir à côté de l'Empereur, sur les champs de bataille de 1815, la décoration que plus tard il aurait méritée et obtenue comme industriel.

» Bientôt il se souvint que cette industrie, dont son bisaïeul avait doté Mulhouse, était pour sa famille comme une autre noblesse, et il apporta un nouvel éclat à son nom déjà célèbre.

» Et quand la confiance de ses concitoyens le fit représentant de l'Alsace, il fut l'un de ceux qui proclamèrent avec une dynastie nouvelle tout un avenir de liberté, d'ordre, de prospérité, parce qu'une révolution faite pour le maintien des lois en assurait à jamais le triomphe.

» Il nous a quittés messieurs ; je suis aujourd'hui le triste mais chaleureux interprète des collègues qui l'aimaient et l'estimaient tous ; mais sa grande œuvre le préoccupait seule ; il avait des obstacles à vaincre ; il venait de perdre un concours non moins cher à son cœur que nécessaire au succès de ses desseins ; il vint donc, et son œuvre s'accomplit avec une rapidité qui tient du but qu'il se proposait.

» Et grâce à lui, il n'y a plus de distances en Alsace : bientôt, car nous acceptons les espérances qui nous ont été données hier par un Ministre que nous sommes heureux de rendre témoin du sentiment de l'Alsace, bientôt l'intérieur de la France se rapprochera de nous. Digne espoir d'un pays qui se glorifie d'être le boulevard de cette chère France, qui ne s'est jamais isolé, qui ne connaît pas le mot peu français de *localisation*, et dans lequel tout ce qui touche au territoire national, de Lille à Marseille, de Strasbourg à Bayonne, remue les cœurs alsaciens !

» Honneur à Nicolas Kœchlin ! »

M. Nicolas Kœchlin a exprimé en quelques mots, remplis de la plus vive émotion, combien il était touché des sentiments dont il était l'objet, combien il était reconnaissant à la ville de Strasbourg de l'accueil qu'il recevait et de la sympathie que cette cité témoigne à l'entreprise du chemin de fer ; M. Kœchlin a terminé, en portant un toast *à la population de Strasbourg !*

QUATRIÈME TOAST.

Par M. L'Ange, adjoint au maire de Strasbourg :

« *A MM. Bazaine et Chaperon.*

» A ces hommes qui, par leurs talents et leur prodigieuse activité, ont créé en un si court espace de temps l'un des monuments les plus importants et les plus utiles de notre époque.

» A ces hommes qui ont ouvert une ère nouvelle à la prospérité de notre cité.

» Ils auront la gloire d'avoir les premiers exécuté la plus grande ligne de chemin de fer qui ait été faite en France.

» S'il est difficile de faire affluer les grands capitaux dans les grandes entreprises, il est bien plus rare encore de rencontrer des hommes de haute capacité qui dévouent leur vie à la réalisation d'une grande pensée ; félicitons MM. les ingénieurs d'avoir pu exécuter leurs plans.

» Mais félicitons encore bien plus M. N. Kœchlin d'avoir associé à son œuvre des hommes d'un mérite aussi éminent.

» Honneur et reconnaissance à MM. Bazaine et Chaperon ! »

M. Bazaine, ingénieur du chemin de fer, en son nom et au nom de M. Chaperon, son collègue, répond à ce toast par les paroles suivantes :

« Au toast dont vous voulez bien honorer Chaperon et moi, acceptez en réponse, messieurs, l'émotion expressive

qui, en ce moment, fait trembler ma voix et les remerciements qui nous jaillissent du cœur.

» Il n'y a pas un an, en effet, que l'on essayait la première section du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, et depuis un mois cent mille voyageurs ont pu parcourir la ligne tout entière. Mais ce résultat auquel vous nous attribuez une part si honorable, nous a été rendu facile par la libérale confiance de M. Nicolas Kœchlin, par celle de son digne frère, qui a consacré à notre œuvre commune les dernières forces de sa vie, et par celle encore de la compagnie même.

» Enfin, et nous sommes heureux de le dire ici, il nous a été rendu facile par les efforts de tous ceux qui nous ont secondés dans l'exécution des travaux. Aussi permettez-nous, messieurs, de les associer au toast dont vous nous honorez, comme vous les avez associés à cette belle fête. Sous-ingénieurs, mécaniciens, architectes, conducteurs, simples chefs d'ateliers, je ne puis citer ici tous les noms, mais tous ont été ardents au travail, ardents au succès; aussi est-ce du fond du cœur qu'à la dernière heure de ces solennités, décernant à ces bons travailleurs, à ces hommes modestes et laborieux, leur part du succès et de la récompense, nous leur disons et nous voulons, messieurs, vous faire dire avec nous : Estime pour ce que vous avez fait et courage pour l'avenir (1)! »

(1) Nous sommes heureux de pouvoir ici citer les noms des sous-ingénieurs, architectes et conducteurs principaux pour lesquels le public assurément ratifie l'honorable témoignage qu'ont voulu leur accorder publiquement MM. Bazaine et Chaperon.

C'est M. Fries, architecte à Strasbourg, qui a fait les projets de bâtiments des stations; et la variété, le caractère, l'ordonnance à la

CINQUIÈME TOAST.

Par M. Carl, procureur du roi à Strasbourg :

« *Au commerce et à l'industrie de l'Alsace !*

» L'Alsace, sentinelle avancée de la France, courageuse et vigilante gardienne de nos frontières, porte avec fierté le noble fardeau qui lui est imposé. Son or et ses enfants appartiennent à la patrie menacée.

» Mais lorsque le glaive est rentré au fourreau, les loisirs de la paix ne sont point stériles pour l'Alsace.

» Elle sait que le commerce et l'industrie sont des instruments de civilisation plus irrésistibles que l'épée des héros. Elle demande à ajouter cette gloire à toutes ses gloires.

» Déjà elle montre avec orgueil les résultats de ses efforts. Déjà, à travers ses champs si richement parés, se

fois simple et élégante de ses projets, dans les stations secondaires comme dans celles du premier ordre, comme Mulhouse par exemple, donnent une haute idée des ressources de son talent. Il a été parfaitement secondé dans le département du Haut-Rhin par l'active et habile collaboration de M. Günther, architecte à Mulhouse.

Les sous-ingénieurs dont l'activité, l'intelligence et le dévouement ont tant contribué à la prompte et bonne exécution des travaux du chemin de fer, sont MM. *Lestelle*, *Boulanger* et *Schacre*, à Mulhouse; *Petit*, à Strasbourg; *Schinz*, à Colmar; *Wisse*, à Roufach.

Il est juste d'ajouter à ces noms ceux des conducteurs principaux dont les efforts méritent aussi la plus honorable mention : ce sont MM. *Cassal*, *Perrin*, *Desbains*, *Voythiewietz*, dans la partie comprise entre Colmar et Strasbourg; et entre Colmar et Saint-Louis, ce sont MM. *Baumann*, *Febvrel*, *Blacher*, *Miguet*, *Hartung* et *Crussard*.

sont ouverts des canaux, se sont élancés ces véhicules qui dévorent l'espace, et qui feront, dans un avenir prochain, des peuples de l'Europe un seul peuple de frères.

» Grâce à de hardies conceptions, grâce à de beaux dévouements, grâce à une protection éclairée dont le gouvernement recueille les fruits, et qu'il nous continuera en dotant l'Alsace d'un chemin de fer direct de Strasbourg à Paris, une ère de prospérité s'ouvre devant nous.

» *Au commerce et à l'industrie de l'Alsace !* »

SIXIÈME TOAST.

Par M. Carlos Forel, associé de MM. Nicolas Kœchlin et frères, l'un des concessionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

« *A la liberté du commerce !*

» Sans elle la liberté politique, si péniblement conquise par nos pères, ne serait pour les travailleurs qu'un vain mot.

» Puissent les hommes appelés à diriger les relations commerciales entre les peuples nous mener progressivement et pacifiquement à la conquête de cette liberté du commerce, lien durable et indestructible entre toutes les nations.

» Dans cette lutte imminente appelée à renouveler toutes les relations commerciales des nations, nous ne verrons point les privilégiés de l'industrie imiter, comme en 89, l'obstination et l'aveuglement des privilégiés d'un autre ordre.

» Mieux comprise, la liberté du commerce s'établira sans secousses violentes, si seulement nous savons attendre.

» Bien des mécomptes, bien des déceptions nous menacent, nous et nos neveux, dans la poursuite de ce principe conservateur; sachons persévérer, mettons à le poursuivre l'ardeur qu'ont apportée nos pères à fonder notre liberté politique trop souvent menacée, mais toujours défendue par l'élite des citoyens.

» Mettons surtout en honneur la probité commerciale, toujours vénérée en Alsace; sans elle nous n'arriverons jamais à fonder quelque chose de durable.

» C'est l'absence de probité politique qui perpétue nos dissensions, qui fait qu'en France on s'agite beaucoup sans avancer.

» *Works not words*, disent nos rivaux en industrie et en commerce.

» *Des faits, pas de phrases!* Que cette devise déjà adoptée par les industriels alsaciens devienne celle de tous les Français, et la liberté du commerce, reléguée dans le domaine des utopies, deviendra bientôt une vérité pratique.

» Messieurs, à l'établissement pacifique de la liberté du commerce! »

Quand tous ces discours eurent été prononcés, M. Minder, conseiller d'État de la ville de Bâle, demanda la parole pour porter, en langue allemande, un toast à la *France* et à l'*Alsace!* Dans une improvisation chaleureuse et patriotique, M. Minder fit des vœux ardents pour la prospérité de notre belle patrie, et pour sa grandeur fondée sur

l'ordre, le progrès et la liberté. Quand M. Minder, en finissant, voulut s'excuser en français de s'être servi de son idiome national pour exprimer ses sentiments, M. Teste lui dit : « Nous aimons beaucoup, monsieur, entendre porter en allemand des toasts à la France! »

M. le maire répondit à son tour à M. Minder, et se servit alors de la langue allemande. Il rappela très à propos les liens de sympathie intime qui unissaient dans les siècles antérieurs la Suisse et l'Alsace, et sut parler avec autant d'habileté que d'éloquence de ce passé mémorable, qui, sans nuire au présent, jette au contraire sur l'époque actuelle un reflet de la gloire et de l'antique indépendance dont notre Alsace a su conserver les fidèles traditions.

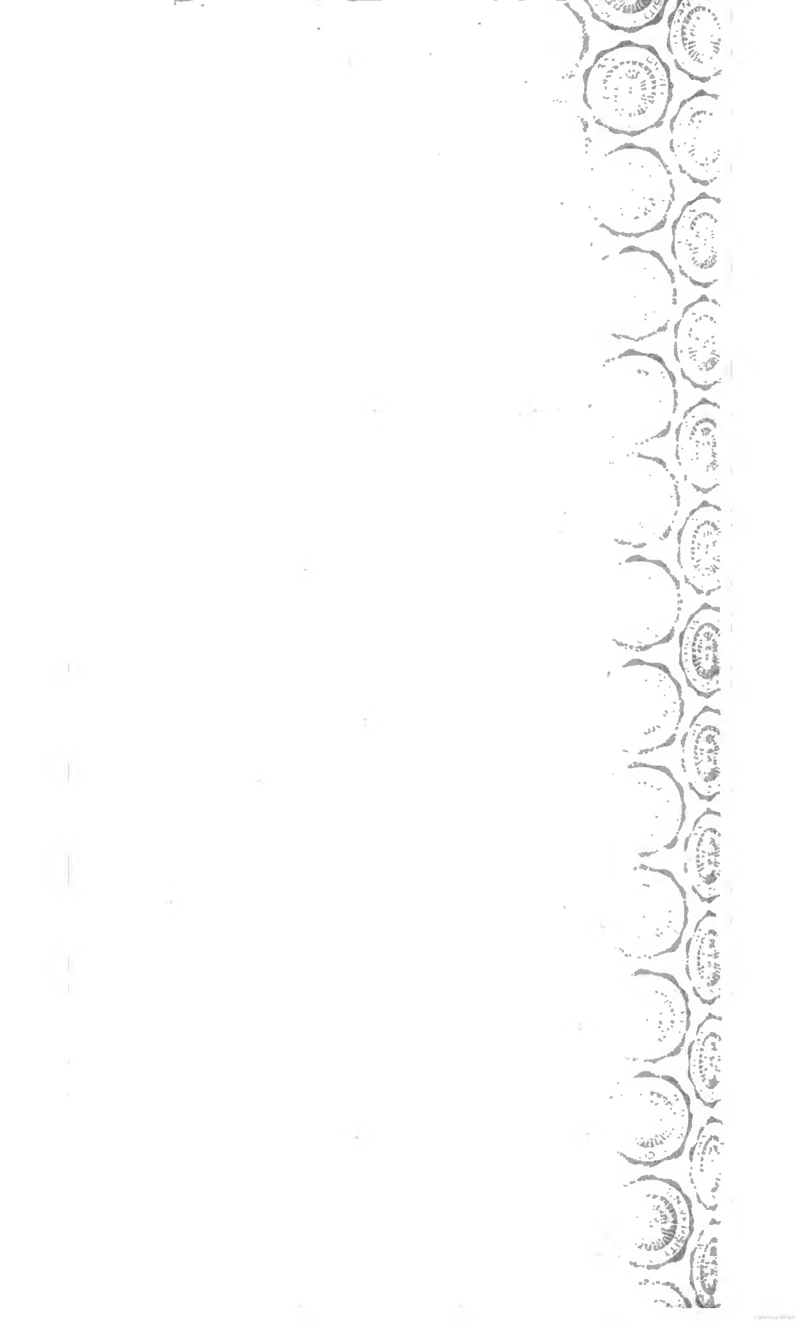
(*Industriel Alsacien*, du 26 septembre 1841.)

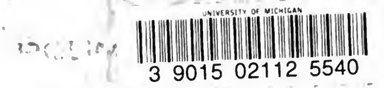


TABLE.

—






UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 02112 5540

